

TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA



DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITETURA

PEDRO MIGUEL PINTO DOS SANTOS

LISBOA, 2014

TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA



DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO EM ARQUITETURA

LISBOA, 2014

ORIENTADORES: ARQT.^a INÊS LOBO | PROF. DOUTOR JOAQUIM MORENO

MESTRANDO: PEDRO MIGUEL PINTO DOS SANTOS

TEXTO SEGUNDO O NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

Aos meus pais e avós,
pelos valores que me deram.

À minha esposa,
sem o seu apoio, determinação e
experiência, nunca aqui teria chegado.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho não chegaria ao seu termo sem a preciosa ajuda de algumas pessoas:

Em primeiro lugar, quero deixar uma palavra de obrigado ao arqt.º/eng.º Manuel Frazão Caseiro, pela sua disponibilidade, orientação e conhecimento que sempre demonstrou partilhar;

Aos meus antigos colegas de profissão, pela amizade e profissionalismo;

A todos os meus colegas e amigos de curso, que partilharam comigo os melhores e os piores momentos da vida académica;

Ao corpo docente do departamento de arquitetura, pela experiência, conhecimento e dedicação;

Por último, aos meus orientadores de 5º ano - arqt.ª Inês Lobo, arqt.º João Vaz, prof. Joaquim Moreno, arqt.º João Gomes da Silva, eng.º Mário Boucinha - agradecer toda a atenção e contributo neste trabalho;

RESUMO | ABSTRACT

Desde da modernização que a infraestrutura assume-se de facto como preponderante e visceral na vida ativa das cidades. Sendo ainda assim um conceito vago e generalista na sua essência, é visível a transformação que provoca no espaço. Quando a cidade é suportada por esta mecanização “aparente”, revela-se importante falar de ordem, organização e manipulação. Um jogo oculto por detrás dos bastidores que nos fará pensar sobre qual o papel de todo este *hardware*. Por outro lado, o teatro surge por figuração metafísica da cidade. A vida quotidiana que invade a cidade e a transforma em espaço dramaturgo. O lugar construído é cenário e palco; o Homem ator; a infraestrutura a máquina invisível do teatro. Esta dissertação argumenta que Teatro contra a Infraestrutura é sobretudo a atitude que a cidade assume perante a máquina invisível que pode ir muito mais além da sua organização.

Teatro contra Infraestrutura é pois um caminho para se percorrer sobre a funcionalidade das infraestruturas, como canais de ligação aos diferentes palcos, e entender teatro como o ambiente visível e representativo da vida da cidade. Uma engrenagem sintomática difícil de separar máquina e corpo, uma vez que começa a ser evidente uma maior dependência desta imbricação. Contudo, cumpre com esta dissertação estudar se mesmo assim, o engenho não se deve sobrepor à máquina. Poderá ser a forma de contraposição para que o sujeito possa ser autónomo no combate à necessidade de colmatar relações que a infraestrutura provoca na cidade. Haverá possibilidade de me sobrepor a esse domínio?

Palavra Chave: Infraestrutura; máquina; teatro; cidade

Since upgrading the infrastructure is assumed that the preponderant visceral and active life in the cities. Being still a vague concept and general in its essence, is visible transformation that causes the space. When the city is supported by this mechanization “apparent”, reveals important to speak of order, organization and manipulation. A game hidden behind the scenes that will make us think about the role of all this hardware. In contrast, drama arises metaphysical figuration of the city. The everyday life that invades the city and transforms it into space playwright. The place is built scenery and stage; Man actor; infrastructure machine invisible theatre. This dissertation argues that theatre is primarily Infrastructure against the attitude that the city takes before the invisible machine that can go far beyond your organization.

Theatre vs. Infrastructure is therefore a way to go on the functionality of the infrastructure, such as connecting channels and bond to different stages, and understand theatre as visible and environment representative of city life. A gear symptomatic difficult to separate body machine, once it begins to be evident greater dependence of this overlap. However, fulfils this dissertation study is still the engine should not override the machine. May be the form of opposition to the subject can be autonomous in combating need to bridge relationships that infrastructure causes in the city. I will be able to override this domain?

Keywords: Infrastructure; machine; theatre; city





ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	17
ATO 01.INFRAESTRUTURA	19
011.URBANISMO E MODERNIDADE	23
012.INFRAESTRUTURAS E O MUNDO MODERNO	29
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA	33
014.CIDADE MECANIZADA	39
015.CASO ESTUDO: LOS ANGELES	45
ATO 02.TEATRO	51
021.TEATRO E CIDADE	55
022.ENCENAÇÃO DO ESPAÇO	57
023.LUGAR CONSTRUÍDO	61
ATO 03.TEATRO E INFRAESTRUTURA	65
031.MÁQUINA INVISÍVEL	69
032.ÓRGÃO VISÍVEL	73
033.CORPO E MÁQUINA	77
034.DRAMATIZAÇÃO DA MÁQUINA	81
ATO 04.LISBOA (DES)CONTINUA	85
041.STOP CITY: UM PROBLEMA	89
042.UMA PORTA A MONSANTO	101
043.OLHAR SOBRE BENFICA	107
044.TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA	123
0441.TEATRO GIL VICENTE	163
CONCLUSÃO	173
BIBLIOGRAFIA	177

ÍNDICE DE IMAGENS

01. Lisboa - Cerca Moura e Muralha Fernandina, 1174-1336. Fonte: C.M.Lisboa	23	num sistema de distriuição de água. Fonte: Megaestruturas, by Reyner Banham	42
02. Lisboa - Carta da cidade, 1626. Fonte: C.M.Lisboa	23	39. Brasília, Plano da cidade de Brasília - Lúcio Costa, 1956-60	43
03. Lisboa - Carta da cidade, 1890. Fonte: C.M.Lisboa	23	40. Chicago, Illinois Institute of Techonology (IIT) - Ludwig Mies van der Rohe, 1940	43
04. Lisboa - Plano Geral de Ressano Garcia, 1903. Fonte: C.M.Lisboa	24	41. Vigo, Campus da Universidade de Vigo - Paulo Mendes da Rocha, 2005	43
05. Lisboa - Evolução da cidade (Absorção de Benfica por Lisboa). Fonte: Benfica através dos tempos	24	42. Vigo, Campus da Universidade de Vigo - Paulo Mendes da Rocha, 2005	43
06. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1375	25	43. Los Angeles - Rede de autoestradas (freeways) sobre as planícies da cidade. Fonte: cidadesemfotos.blogspot.pt	44
07. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1785	25	44. Los Angeles - Edifício Angel Food Donuts, [s.d.]. Fonte: city-data.com/forum/los-angeles	45
08. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1890	25	45. Los Angeles - Edifício LAX, 1962. Fonte: Hemmings Classic Car	45
09. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1930	25	46. Los Angeles - Circulação automóvel (<i>Harbor Freeways</i>), 1958. Fonte: Hemmings Classic Car	45
10. Lisboa - Ortofotomapa da cidade de Lisboa Densidade urbana	26	47. Los Angeles - Mapa da rede de autoestradas (freeways)	46
11. Lisboa - Vista aérea da cidade, 2000. Fonte: Atlas de Lisboa	27	48. Los Angeles - Cruzamento de autoestradas (10 e 405 <i>Freeways</i>), 1964. Fonte: Los Angeles Times	46
12. Lisboa - Viata aérea da cidade, 2000. Fonte: Atlas de Lisboa	27	49. Los Angeles - Cruzamento de autoestradas (101 e 110 <i>Freeways</i>), 1954. Fonte: Cartão Postal Dick Whittington	47
13. Lisboa - Vista sobre a Autoestrada A5 (Monsanto), 2013. Fonte: Pedro Santos	28	50. Los Angeles - Bairro de Watts (divisão), 1940. Fonte: city-data.com/forum/los-angeles	48
14. Lisboa - Planta da cidade (Eng.º Duarte Pacheco), 1933. Fonte: C.M.Lisboa	29	51. Los Angeles - Bairro de Watts (distúrbios), 1964-65. Fonte: The Times	48
15. Lisboa - Plano Diretor de Urbanização, 1947. Fonte: C.M.Lisboa	29	52. Los Angeles - Bairro de Watts (divisão e marginalização), 1965. Fonte: The Times	48
16. Lisboa - Plano Diretor Municipal, 1976. Fonte: C.M.Lisboa	30	53. Los Angeles - Pacific Electric Railway, 1947 - Mapa da rede ferroviária	49
17. Lisboa - Vista sobre a linha férrea Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos	30	54. Los Angeles - Linha-férrea Long Beach Watts, 1961. Fonte: pacificelectric.org	49
18. Lisboa - Vista sobre Radial de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos	31	55. Lisboa - Cruzamento entre a estrada de Benfica e a Av. Uruguai, 2013. Fonte: Pedro Santos	55
19. Lisboa - Vista sobre Radial de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos	31	56. Lisboa - Movimento junto à estrada de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos	56
20. Lisboa - Vista entre Monsanto e Benfica sobre a linha de caminho ferro Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos	32	57. Image conceito - Ballerina Project, by Dane Shitagi. Fonte: ballerinaproject.com	56
21. Copenhaga - Arte mecanica (guindastes sobre estrutura metálica),2014. Fonte: Pedro Santos	33	58. Lisboa - Cidade paisagem. Vista sobre o castelo de São Jorge, 2010. Fonte: Pedro Santos	57
22. Sealab (<i>US Navy</i> , 1968). Submarino içado por guindastes (infraestrutura e máquina). Fonte: Megaestruturas, by Reyner Banham.	34	59. Atenas - Cidade paisagem. Vista sobre a Acrópole, 2010. Fonte: Pedro Santos	57
23. Sistema Hipodâmico de Mileto, séc. VII a.C.	35	60. Lisboa - Vista de Monsanto segundo o plano de Keil do Amaral (década de 40). Fonte: Keil Amaral. arquitecto 1910-75	58
24. Atenas - Partenon, séc. V a.C. Fonte: Pedro Santos	35	61. Lisboa - Vista de Monsanto sobre o presidio e moinhos, 1940. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	58
25. Plano de Chaux, Claude-Nicolas Ledoux, séc. XVIII	35	62. Lisboa - Vista de Monsanto sobre o Aqueduto e a cidade, (década de 40). Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	58
26. Kent, Shivering Sands Fort - Sistema articulado entre plataformas petrolíferas, 1943. Fonte: Megaestruturas, by Reyner Banham	36	63. Lisboa - Vista do Panteão Nacional sobre a cidade, 2010. Fonte: Pedro Santos	59
27. The Crystal Palace, Paxton - Fachada exterior, 1851. Fonte: wikiarquitectura.com	37	64. Lisboa - Espaço público e envolvente, Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos	60
28. Crystal Palace, Paxton - desenhos de pormenor, 1851. Fonte: crystalpalacefoundation.org.uk	37	65. Lisboa - Outdoor evidenciando a vivência do espaço envolvente (E.S. Comunicação Social - Benfica), 2013. Fonte: Pedro Santos	61
29. Bolsa de Amesterdão, Hendrikus Peter Berlage - Hall principal, 1898-1903. Fonte: vitruvio.com	37	66. Lisboa - Pista ciclável de Belém ao Cais do Sodré, 2009. Fonte: gap.pt	62
30. Lisboa - Linha de caminho ferro Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos	38	67. Cidade siuacionista e teoria da deriva (psicogeografia), 1957. Fonte: Situationist International	63
31. Plano de Haussmann's para Paris, 1853.	39	68. Las Vegas - Strip construída pelo outdoor. Fonte: Learning from Las Vegas	63
32. Cidade Industrial - Tony Garnier, 1904-18	39	69. Imagem de Frankie Turner à forma de vida da sociedade. Fonte: bbc news	69
33. La Città Nuova - Antonio Sant'Elia, 1913. Fonte: web.stanford.edu	40	70. Copenhaga - Rede de Metro na expansão Sul da cidade, 2014. Fonte: Pedro Santos	70
34. Philadelphia, Richards Medical Research Laboratories - Louis Kahn, 1957-61. Fonte: Home is not a house, by Reyner Banham	40	71. Wallpaper do video jogo Tron evolution, 2010. Fonte: disney.pt	70
35. Cidade Vertical - Ludwing Hilberseimer, 1924.	41	72. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra	71
36. Ville Radieuse - Le Corbusier, 1935.	41	73. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra	71
37. Sistema Dominó - Le Corbusier, 1914.	41		
38. Projeto para uma cidade intercambio (City Interchange) - Archigram, 1963. Cidade de Sant'Elia convertina			

74. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: climar.pt	71
75. Lisboa - Vista sobre Monsanto de cima do viaduto Duarte Pacheco, 1940. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	72
76. Lisboa - Desenho para o Parque de Monsanto. Francisco Keil do Amaral, 1938. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa	72
77. Lisboa - Orgão em adorno de parede no Panteão Nacional, 2010. Fonte: Pedro Santos	73
78. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra	74
79. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra	75
80. Concurso Berlim Hauptstadt, Alison e Peter Smithson - redes conectadas e justapostas (infraestruturas e espaço de representação da sociedade), 1957. Fonte: Alison + Peter Smithson. Obras y proyectos	76
81. Pierre Jaquet-Droz - Boneca de escrever, 1770. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954	77
82. Henri Labrouste - Planta do piso 1 da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954	78
83. Henri Labrouste - Salão Nobre da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954	78
84. Henri Labrouste - Depósito da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954	78
85-86. Lisboa - Estrada de Benfica, 1961. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa	79
87-88. Las Vegas - Strip de Las Vegas, 1968. Fonte: © VSBA	79
89. Nova Iorque - High Line Park, Diller Scofidio + Renfro - Parque elevado sobre antiga linha férrea desactivada, 2006-11. Fonte: dsrny.com	80
90. Image conceito - Ballerina Project, by Dane Shitagi. Fonte: ballerinaproject.com	81
91. Évora - Agregação do edificado ao aqueduto. Fonte: cm-evora.pt	82
92. Florença - Ponte Vecchio, com edificado sobreposto. Fonte: mgdtv.com	82
93. São Paulo - Minhocão encerrado ao trânsito (partida de futebol), Fonte: moreintelligentlife.com	83
94. São Paulo - Minhocão encerrado ao trânsito (festival BaixoCentro). Fonte: guia.folha.uol.com.br	83
95. Imagem concetual - “Stop City” - Atelier Dogma, 2007	88
96. No Stop City, imagem reproduzida na revista italiana casabella, 1970 Fonte: giannipetena.it	89
97. Ortofotomapa sobre o Vale Alcântara	92
98. Viaduto Duarte Pacheco Vale Alcântara, 1941-44. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
99. Viaduto Duarte Pacheco A5, 1941-44. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
100. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
101. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
102. Eixo Norte-Sul Viaduto Eduardo Pacheco, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
103. Monsanto A5, 1944. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
104. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
105. Linha Férrea Sintra Campolide, 1912 - Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	96
106. Aqueduto das Águas Livres Vale de Alcântara, [s.d]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
107. Chafariz do Largo Rato, [s.d]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
108. Estação de Benfica, 1955. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
109. Construção Av. Ceuta, 1940-41. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
110. Respiradores do Aqueduto das Água Livres, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97

111. Estação do Rossio, 1933-83. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
112. Estação Alcântara Terra, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
113. Eixo Norte-Sul, 1955. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa	97
114. Estação de Campolide, 1912. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa	98
115. Obras de Abertura da Av. Ceuta, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	98
116. Vale de Alcântara, [s.d]. Fonte: Arquivo Fotográfico da C..M.Lisboa	98
117. Vale de Alcântara Viaduto D.P., 1933-1983. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	98
118. Viaduto Duarte Pacheco A5, 1944. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	98
119. Vista sobre Monsanto, 1931. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	98
120. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
121. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
122. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
123. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
124. Acessos à Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
125. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa	99
126. Esquema - Monsanto como Tapada (Parque murado por infraestruturas)	100
127. Infraestruturas como muros de proteção a Monsanto	101
128. Esquema - Monsanto intramuros em posição cartesiana com as universidades	102
129. Esquema - Tapada da Ajuda fechada	103
130. Esquema - Pontos de acessos à Tapada da Ajuda	103
131. Esquema - Possibilidades de acesso a Monsanto	103
132. Esquema - Proposta de intervenção sobre Monsanto	103
133. Ortofotomapa sobre Benfica	106
134. Esquema - - Benfica em ligação entre duas infraestruturas (Estrada de Benfica e Linha Férrea). Representação em análise do local.	110
135. Diagrama de Benfica em 1890 - Sem Ligação (Carta 1890)	111
136. Diagrama de Benfica em 1928 - Com Ligação (Carta militar 1928)	111
137. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	116
138. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	117
139. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	118
140. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	119
141. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	120
142. Levantamento Fotográfico sobre Benfica. Fonte: Pedro Santos	121
143. Esquema - Malha existente de Benfica	122
144. Esquema - Abertura de novos eixos sobre malha existente de Benfica	122
145. Esquema - Nova malha urbana de Benfica	122
146. Esquema - Eixos marcantes na malha existente de Benfica	122
147. Esquema - Plano de demolições sobre malha existente de Benfica	122
148. Esquema - Edificado proposto sobre nova malha urbana para Benfica	122

INTRODUÇÃO

Numa perspetiva de compreender “teatro contra a infraestrutura”, procura-se debruçar sobre a atitude da vida quotidiana da cidade, expressa sobre os meios de organização e manipulação existentes.

Neste entender, teatro e cidade são conceitos indissociáveis. Em que ambos procuram na vida uma forma de se manifestar no espaço e no tempo. A cidade como o lugar físico que trata da vida e que não é arte, e a arte que retrata a vida e não é “lugar”. E em certa medida são estas duas condições - arte e vida - que sempre têm marcado a cultura das sociedades ao longo dos tempos.

Se a cidade é um espaço com o objetivo de servir as pessoas, ou seja, um espaço não criado para a prática teatral, não deixa de ser também um espaço de intervenção, de movimento e de cidadania. A cidade passa a ser um lugar construído: a partir do seu uso, dos seus hábitos e dos indivíduos que a compõem; do movimento automóvel, dos percursos circulares e pendulares dos transportes coletivos; dos sons, dos silêncios e dos ambientes produzidos. A vida quotidiana que a invade e transforma em espaço cénico.

Como abordava Jane Jacobs , a cidade passa na fantasia a comportar-se como um “ballet complexo” sobre a calçada. «[...] Cada indivíduo e os grupos têm papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O ballet da boa calçada urbana nunca se repete noutro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de improvisações.»^[00]

Esta visão cénica da vida urbana é em certa medida aquilo que se procura ver refletido sobre a ideia de teatro. Não aquela em que nos sentamos apenas a observar sem intervenção direta. Mas aquela pela qual temos participação ativa. Julga-se, que encarar este cenário de rua, de movimento, de aceleração e pausas, de ritmos cadenciados e diferenciados de pessoas e veículos, pode colocar-nos sobre um outro prisma teatral. Um teatro que constrói cidade, um teatro que explora o banal e o comum da vida das pessoas.

Outra perspetiva é a forma como estes cenários urbanos podem combater a lógica monopolista das infraestruturas. Sendo estes equipamentos de vital importância para uma melhor articulação e organização da vida das cidades, não deixam no entanto de ser formas de manipulação e de controlo. Um jogo oculto por detrás dos bastidores que nos fará pensar qual o papel de todo este hardware.

Se observarmos um espaço teatral, a máquina por detrás do palco permite organizar, manipular e colocar em articulação os diferentes cenários em palco. A luz dirigida, a cortina que sobe, o cenário que muda, ou o som que se ouve que nos remete para acontecimentos, permite-nos estabelecer uma relação direta com as infraestruturas na cidade.

Assim, o presente trabalho procurará responder a estas questões em quatro atos: sendo os três primeiros uma reflexão teórica e informativa para o projeto que se compõem pelo estudo das infraestruturas, do teatro e do teatro e a infraestrutura; e um quarto ato de abordagem prática sobre Monsanto e Lisboa.

Começando pelas infraestruturas este capítulo procurará estabelecer o enquadramento geral das mesmas face à abordagem da modernidade e do urbanismo, passando pelo seu papel e pela conceção sistémica e mecânica como se apresentam no território. Por fim abordaremos a aplicação prática destes elementos num caso de estudo existente.

A segunda parte do trabalho refletirá uma análise comparativa entre o teatro e a cidade, onde o teatro como cidade é uma metáfora metafísica entre a vida teatral e a cidade dramaturga. Por outro lado a cidade e o espaço público são o palco onde tudo decorre, sendo que o lugar construído é cenário e público, e o Homem aparece como ator de palco.

O seguinte capítulo visa compreender como funciona a “máquina” tanto no teatro como na cidade, bem como qual é o papel do teatro (cidade), e a forma como funcionam e se articulam (será que uma não vive sem a outra)? Será que são organismos dissociáveis, ou são complementares? O teatro (cidade) - órgão visível - impõe-se à máquina invisível?

Por último apresentar-se-á o projeto como abordagem prática, e procurar-se-á perceber nesta relação indissociável de corpo e de máquina, se a cidade perante aquilo que a organiza, (a infraestrutura) pode ser dramatizada.

ATO 01.INFRAESTRUTURA
011.URBANISMO E MODERNIDADE
012.INFRAESTRUTURA E MUNDO MODERNO
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA
014.CIDADE MECANIZADA
015.CASO ESTUDO: LOS ANGELES

«Com tal velocidade desmedida, pavorosa,
A máquina de febre das minhas visões transbordantes
Gira agora que a minha consciência, volante,
É apenas um nevoento círculo assobiando no ar

Fifteen me non the Dead Man’s Chest
Yo-ho-ho and a bottle of rum!

Eh-lahô-lahô-laHO - - - lahá-á-áá - - - ààà...

Ah! Selvageria desta selvageria! Merda
Pra toda a vida como a nossa, que não é nada disto!
Eu pr’àqui engenheiro, prático à força, sensível a tudo
Pr’àqui parado, em relação a vós, mesmo quando me imponho, débil;
Estático, quebrado, dissidente cobarde da vossa Glória,
Da vossa grande dinâmica estridente, quente e sangrenta!»

PESSOA, Fernando. *Ode Marítima: Poema de Álvaro de Campos, 1915*, pp. 25-26





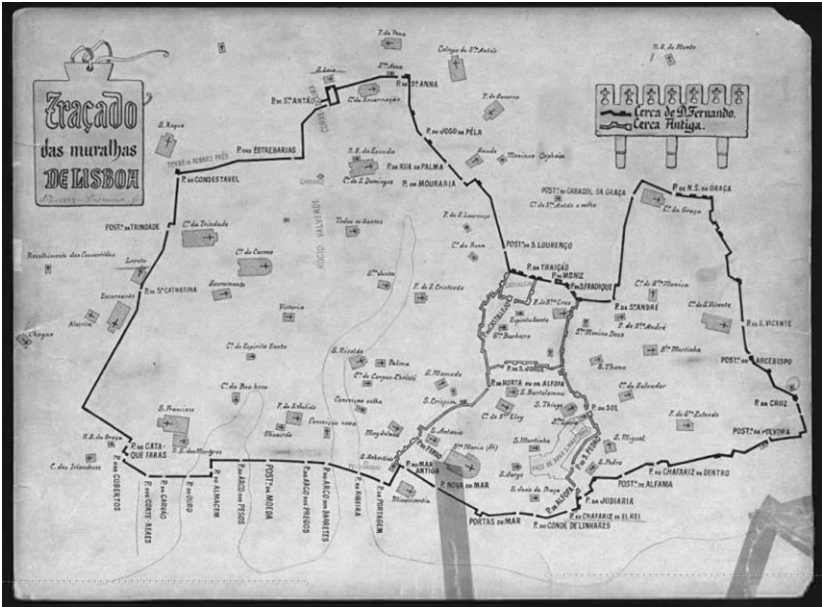
01.INFRAESTRUTURA
011.URBANISMO E MODERNIDADE

Uma das principais características de ser urbano reside na mobilidade espacial como forma de organização quotidiana. Este processo é transversal tanto às cidades como ao campo, embora mais visível e determinante na primeira pelos grandes aglomerados populacionais e pela incapacidade de aí se produzir meios de subsistência alimentar. Pressupõe-se por isso, que o crescimento das cidades, e em particular das grandes cidades ao longo da história, se fez pela correlação com o desenvolvimento dos meios de transporte, de armazenagem de bens, das técnicas de informação, das técnicas de construção, dos serviços de gestão urbana e territorial, assim como dos meios de proteção e controlo. A cidade é um organismo interdependente, um lugar de troca, de transação, de partilha, ligada pela economia e pela sua capacidade de absorver das sociedades que a acolhem todo o avanço técnico, social e científico do seu tempo.

Se as cidades antigas da Idade Média, refugiadas atrás das muralhas - como Lisboa o foi: cerca moura e fernandina - se caracterizavam pela sua “auto-centralidade” como forma de gestão e de proteção, e tal correspondia a uma inferior necessidade do que as rodeava. A industrialização pelo contrário inverte a tendência e coloca na mobilidade uma necessidade cada vez maior das populações. Os espaços adquirem novas funções, uma vez que os grandes equipamentos, as áreas de residência, as áreas de trabalho, comércio e lazer, deixam de se concentrar apenas num único local. Esta descentralização provoca para além da uma maior mobilização e especialização dos espaços, uma dependência e uma nova conceção na forma de organizar as cidades e sobretudo as sociedades modernas.

A modernidade trouxe nessa medida uma rutura, classificando François Ascher^[1] o período modernista, um processo que emergiu da individualização, racionalização e da diferenciação social: o “eu” em vez do “nós” passou a ser o mote para a vivência nesta época, para a individualização do cidadão face a amarras antigas; houve uma substituição da tradição pela razão na determinação das atitudes que se tomam, ocorrendo que a repetição trazia assim o lugar às escolhas, surgindo com isso projetos individuais e coletivos, onde os conhecimentos obtidos pela experiência e por métodos científicos mudaram as técnicas até então utilizadas; quanto à diferenciação social pode dizer-se que se trata de diversificação das funções dos grupos e dos indivíduos, e foi na área laboral que mais surgiu esta estimulação levando à dinâmica da economia de mercado.

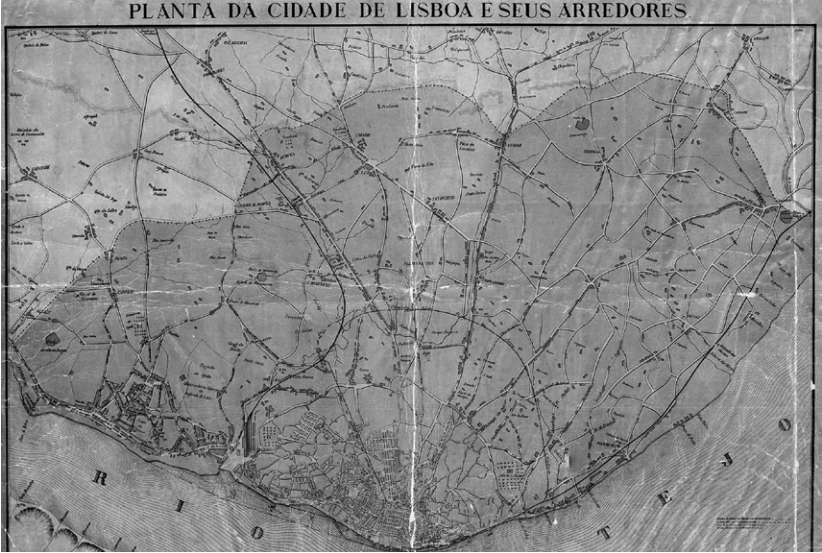
Em sentido evolutivo, e ainda de acordo com o mesmo autor, este classifica não a evolução da sociedade dos tempos modernos associada a ideia de modernidade, mas sim de modernização. Deste modo, considera que este processo não é contínuo, mas faseado. Distinguindo a existência nestas épocas de «modos de pensar e de criar, atores determinantes e conceções de poder, representações de sociedades, critérios de eficácia, formas de organização e, obviamente, princípios e modos de conceção e



01.



02.

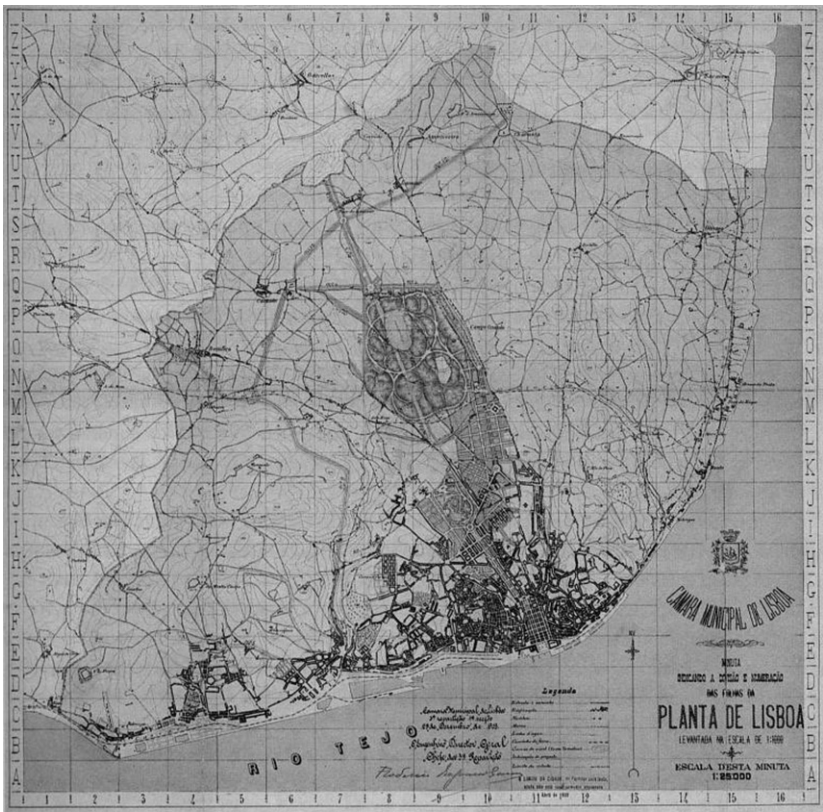


03.

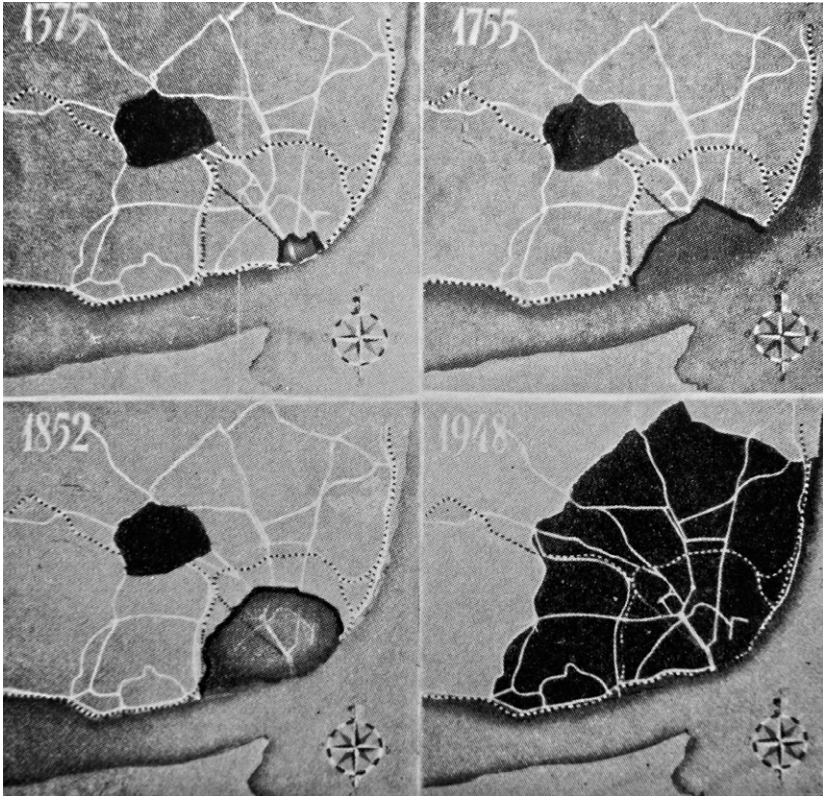
01. Lisboa - Cerca Moura e Muralha Fernandina, 1174-1336. Fonte: C.M.Lisboa
02. Lisboa - Carta da cidade, 1626. Fonte: C.M.Lisboa
03. Lisboa - Carta da cidade, 1890. Fonte: C.M.Lisboa

01. ASCHER, François - *Novos Princípios do Urbanismo*, p. 24

01.INFRAESTRUTURA
011.URBANISMO E MODERNIDADE



04.



05.

04. Lisboa - Plano Geral de Ressano Garcia, 1903. Fonte: C.M.Lisboa
05. Lisboa - Evolução da cidade (Absorção de Benfica por Lisboa). Fonte: Benfica através dos tempos

organização do território.»^[2]

Se numa primeira modernidade, podemos considerar que a cidade medieval foi substituída por uma clássica – em que sociedade e cidade divergem da ideia de conjunto^[3] e, ao Estado recaiu a separação do poder público do privado e a monumentalidade de oferecer a perspectiva ao olhar do indivíduo através da redefinição dos elementos de utilização pública: avenidas; praças; jardins urbanos^[4] – com a revolução industrial surge uma outra revolução urbana, a qual essa sim, com relevância prática. A cidade passa a conceber-se pela velocidade de transformação e pela sua enorme capacidade de albergar habitantes, habitação, meios de transporte, serviços e equipamentos. Sendo que, à necessidade de dominar e gerir este novo conceito industrial, tornou-se inevitável novos instrumentos de controlo^[5].

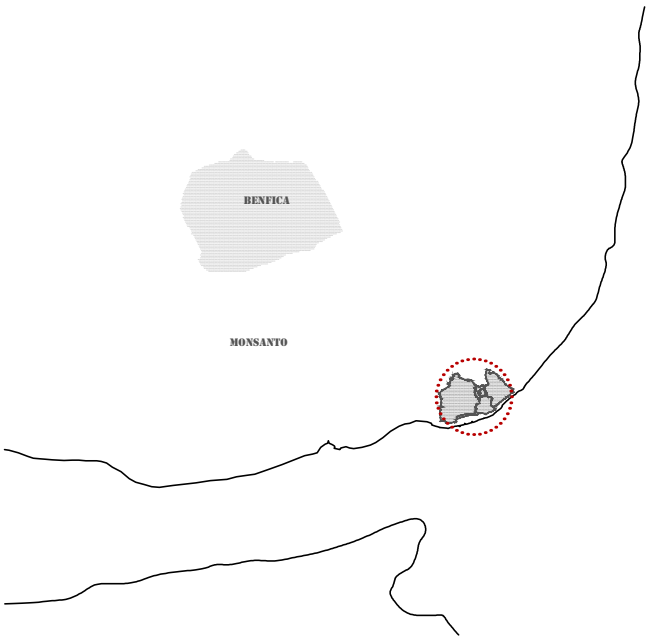
Até meados do séc. XIX, a ordem de desenvolvimento das cidades industriais foi assegurada por uma linha liberal^[6]. O que, a partir de 1848 e com os movimentos sociais revolucionários em França, ocorre uma completa transformação das leis urbanas. O estado caótico a que as cidades tinham chegado pela total ausência das autoridades públicas como controladores ao desempenho na gestão do território, delegando nos mercados a livre regulação do capital, traduziu-se numa série de incurialidades sociais. Um dos primeiros modelos urbanos a seguir uma linha pós-liberal^[7], isto é, deixar à administração pública a função de gestão dos recursos funcionais da cidade - eliminar os entraves ao desenvolvimento urbano, construir infraestruturas de apoio ao crescimento, diminuir as ameaças crescentes do proletariado e regulamentar o sector imobiliário e o próprio capital - e aos privados o imobiliário e os espaços urbanizáveis, foi o plano para a reestruturação de Paris entre 1853 a 1869. Haussmann criou um novo desenho urbano, intrincado num sistema auto-organizado e funcionalista, constituído como um importante modelo às cidades vindouras.

Esta atitude de modernidade traduziu-se efetivamente num corte com o passado e com o que existia. Walter Benjamin considerou neste sentido, que o campo de visão para a teoria da modernidade é colocado sobre o olhar de Baudelaire, caracterizando-a como um ato de interpenetração do moderno com a antiguidade. Assim para Baudelaire, tal como já havíamos frisado com Ascher, «a modernidade designa uma época e designa ao mesmo tempo a força em ação nessa época, que a aproxima da antiguidade.»^[8]

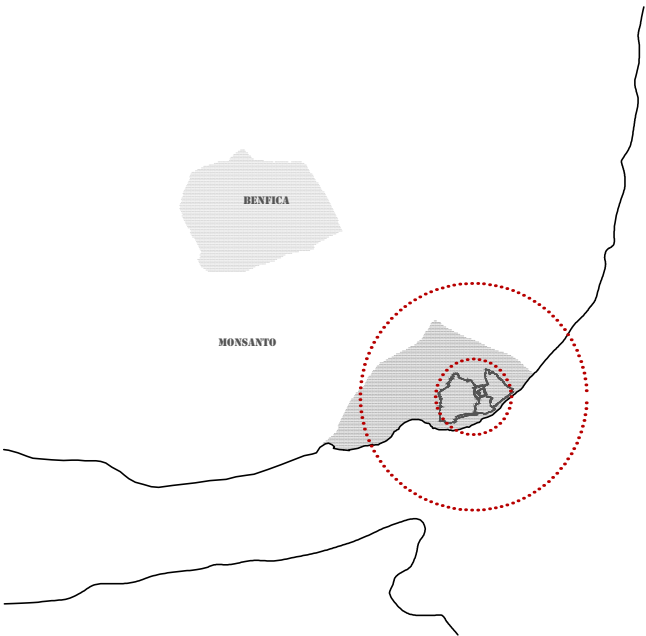
No entanto, há nas palavras de Walter Benjamin uma certa composição alegórica em relação à cidade^[9]. O novo e o antigo são colocados em confronto constante, em que o que hoje é antigo já foi novo, e que quando se é novo não interessa o que é velho. Esta condição de mudança cíclica, sobre o que foi e o que há de ser, são os

02. Idem, p. 26
03. BENÉVOLO, Leonardo - *A cidade e o arquitecto*, p. 23
04. ASCHER, François - op.cit., p. 26
05. BENÉVOLO, Leonardo - op.cit., p. 24
06. Cidade Liberal - Segundo a teoria liberalista, funcionar sem intervenção governamental.
07. Cidade Pós-Liberal - Contrária à cidade liberal
08. BENJAMIN, Walter - *A Modernidade*, p. 83
09. Idem, p.84 (Usando o exemplo da cidade de Paris, constata o autor que a passagem do tempo é diferenciadora sobre a forma como as pessoas veem e sentem a cidade. A sua forma de estar num ímpeto entre o novo e o velho, o antigo e o moderno, numa luta entre o que foi, e o desespero em relação ao que virá. Esta debilidade é um elemento que num último reduto liga a modernidade à antiguidade.)

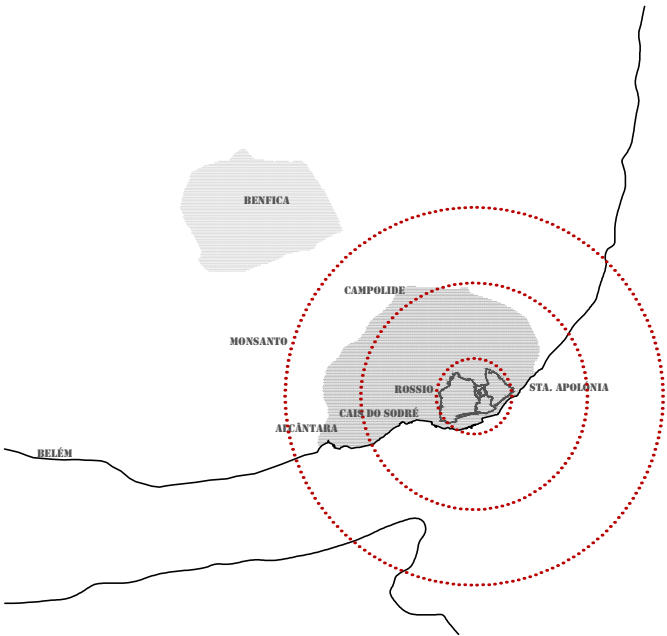
01.INFRAESTRUTURA
011.URBANISMO E MODERNIDADE



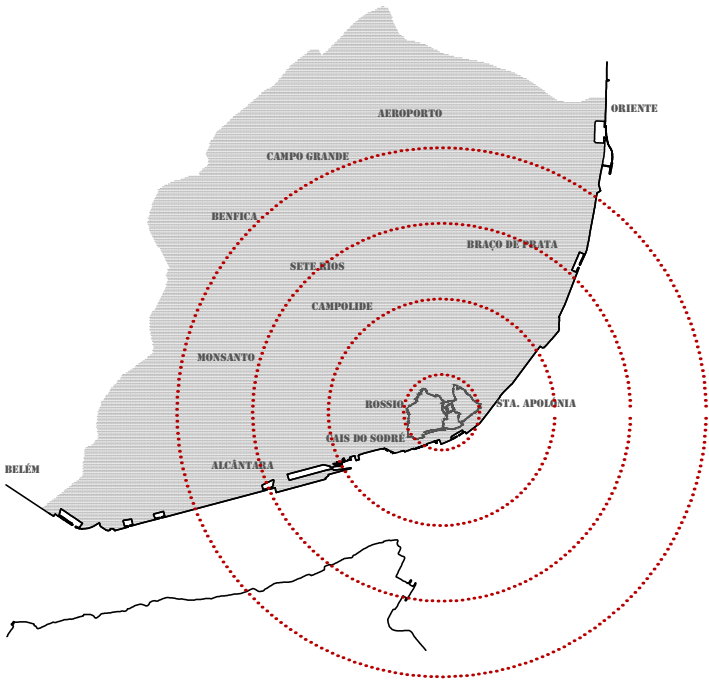
06.



07.



08.



09.

06. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1375
07. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1785
08. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1890
09. Lisboa - Esquema de evolução da cidade, 1930

01. INFRAESTRUTURA
011. URBANISMO / MODERNIDADE



10. Lisboa - Ortofotomapa da cidade de Lisboa | Densidade urbana

01.INFRAESTRUTURA
011.URBANISMO E MODERNIDADE

pressupostos pelos quais assenta o âmbito urbanístico.

Importa salientar, que esta modernidade é a que exponencia as diferenciações sociais, as técnicas de produção, o consumo das massas e por consequentemente o crescimento capitalista, desencadeando novas conceções espaciais e demográficas. As cidades e o urbanismo tornam-se em expressões racionalistas, confrontadas com estas novas atitudes e lógicas de organização da sociedade, e o espaço cada vez mais especializado.

Sobre esta atitude de pensamento especializado, o funcionamento da cidade moderna ficou interdependente da mobilidade necessária aos cidadãos para viverem a distribuição das diferentes atividades. Surge pois, uma descentralização evidente no território, que se traduz na colocação dos equipamentos fora da rede urbana existente, na periferia, fora assim dos espaços comuns e preferenciais.

A cidade corresponde pois a um fenómeno de decomposição do espaço contínuo, que leva a que os automóveis por exemplo, ou os transportes coletivos, sejam a partir desta fase cada vez mais indispensáveis. Há todo um espaço social e económico que passa assim a ser apenas acessível por uma rede via e ferroviária, e tal, leva à necessidade de em prol de uma maior mobilidade das pessoas, otimizar a sua vida no sentido económico, mas também temporal. Já que nesta sociedade moderna a economia é gerida pelo tempo, e este é considerado dinheiro, marcando a cadência do fluxo, e da vida quotidiana em cidade.



11.



12.

11. Lisboa - Vista aérea da cidade, 2000. Fonte: Atlas de Lisboa
12. Lisboa - Viata aérea da cidade, 2000. Fonte: Atlas de Lisboa



01.INFRAESTRUTURA

012.INFRAESTRUTURAS E O MUNDO MODERNO

Uma das primeiras evidências do mundo moderno é a noção do tempo e do espaço. A vida moderna desmonta a narrativa do velho mestre sedentário e expectante pelo conhecimento do viandante, e constrói na informação, como ato individual e solitário, a sua atualidade^[10]. A ascensão da burguesia, do capitalismo e da industrialização impressa nas cidades, provocaram alterações profundas à vida do quotidiano: o relógio comanda a pontualidade e a inquietude; a atividade do olhar perpetua-se sobre a do ouvir^[11]; a noite torna-se dia sobre a luz artificial^[12]; o fetichismo pela mercadoria o ópio da multidão^[13]; o tédio^[14] e as suas atividades desvanecem-se perante a técnica industrial.

O ritmo da cidade e a multiplicidade da vida económica, ocupacional e social são assim introduzidos à força no psíquico do homem pela complexidade e extensão da existência metropolitana^[15]. Sendo que, este sistema acentuou uma distorção evidente na relação Homem vs. meio envolvente, provocando nas cidades uma esterilização e individualização da sociedade. A obtenção de mais e melhor lucro produz, como afirma George Simmel, uma especialização crescente no trabalho caracterizando a cultura moderna como de “espírito objetivo” sobre o “espírito subjetivo”: «o individuo, em seu desenvolvimento intelectual, segue o crescimento desse espírito muito imperfeitamente e a uma distância sempre crescente.»^[16]

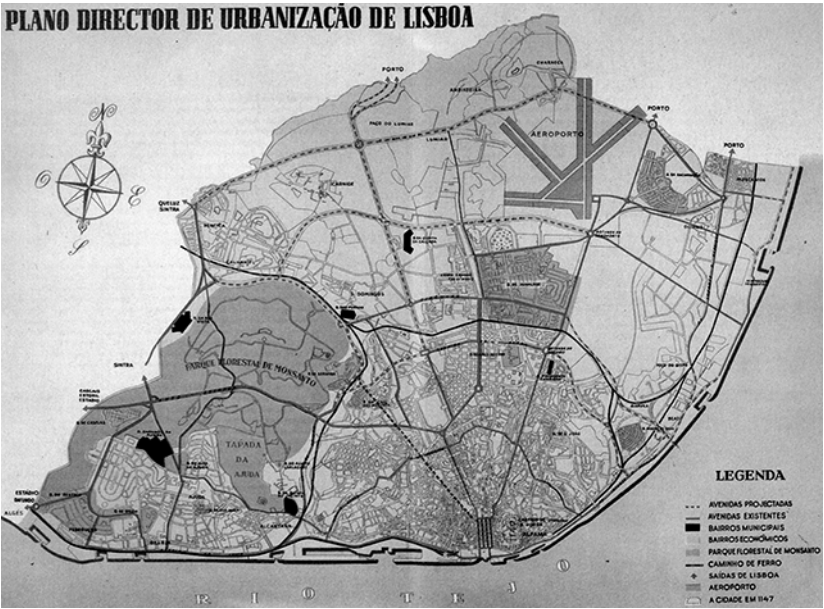
A metrópole torna-se nesse sentido, o centro pela qual assenta a cultura moderna. É o produto resultante não só do sistema socioeconómico, mas também da contribuição das ciências e da tecnologia. Potencia os processos da produção e troca e chama a si a infraestrutura como os canais preferenciais do processo metropolitano. Alimenta-se e é alimentada por estas redes como conexões importantes ao território, perpetuando níveis de controlo político ou militar, como ainda aceleram o desenvolvimento. Alavancas importantes para economia e consequentemente para o crescimento das cidades. A infraestrutura torna-se nesse sentido, o elemento basilar e permanente na organização destes territórios, e chave importante no suporte às exigências do mundo moderno.

Sob tal égide, a grande cidade tende a transformar-se num sistema de malha, subjacente à infraestrutura que a cria. A esta exponenciação considera Ludwig Hilberseimer que: «una ciudad sólo llega a ser una gran ciudad com la presencia de ciertas condiciones económicas, sobre todo com la acumulación de capital y hombres y su explotación industrial.»^[17]

Ou seja, as cidades como lugares magnéticos dependem, para o seu efetivo crescimento, de uma capacidade de acumulação de capital, de massa humana e da própria indústria. Sendo que com isto, o papel da infraestrutura ganha relevo por se tornar o canal de circulação da economia e de se colocar no cerne dos processos de



14.



15.

10. BENJAMIN, Walter - O Narrador. In *Sobre Arte, linguagem, técnica e política*, p. 29
11. BENJAMIN, Walter - *A Modernidade*, p. 40
12. Idem, p. 52
13. Idem, p. 57
14. Idem, p. 34
15. SIMMEL, George - *A metropole e a vida mental*, p. 13
16. Idem, p. 14
17. HILBERSEIMER, Ludwig - *La arquitectura de la grand ciudad*, p. 01

14. Lisboa - Planta da cidade (Eng.º Duarte Pacheco), 1933. Fonte: C.M.Lisboa
15. Lisboa - Plano Diretor de Urbanização, 1947. Fonte: C.M.Lisboa

01.INFRAESTRUTURA

012.INFRAESTRUTURAS E O MUNDO MODERNO



16.



17.

gestão, organização e crescimento das cidades.

É precisamente sobre a característica, de concentração do capital em prol de um desenvolvimento revolucionário do sistema, que se pode dizer que esta tem a sua origem num pensamento marxista, em que a burguesia é interpretada como a classe social que foi potenciada por este mesmo desenvolvimento.

Teve ainda um papel revolucionário, chegando ao poder através da destruição de classes senhoriais, e patriarcais, revolucionando também os instrumentos de produção na própria cidade. Karl Marx afirma que: «[...] tudo o que era dos estados e estável se desvanece no ar, tudo o que era sagrado é aviltado, e os homens, são por fim forçados a encarar com olhos sensatos a sua condição na vida, as suas relações recíprocas.»^[18] Ou seja, tudo o que era sólido até então, e estável, desvaneceu-se, no sentido de acabar por colocar a burguesia como um dos principais impulsionadores do mercado de produção, e de consumo.

Atendendo ao papel que a burguesia teve no desfazer o que era certo e sólido, introduzindo no panorama mundial uma nova realidade, com a expansão do próprio capital, pode considerar-se que estiveram na linha da frente da aceleração do capital, através do efeito produção-troca. Sendo tal verdade, com base na aceleração dos mercados eminentes, a metodologia adotada assenta sobre a infraestrutura, o que é equivalente a dizer que esta acelera o capital.

No entanto, e se por um lado a infraestrutura como meio físico tem este papel impulsionador, também é verdade que a mesma depende daquele para ela própria se poder desenvolver. As grandes cidades formam-se precisamente através desta sequência, de que a existência de maior capital, leva à necessidade de se criarem mais e melhores infraestruturas, para fazer face às concentrações que ocorrem nas mesmas, onde a situação económica condiciona, e é condicionada por elas. Assim se explica, que este tipo de cidade tenha emergido em países com maior raiz industrial^[19].

A dependência – capital / infraestrutura – autointitula-se como uma engrenagem. No sentido de que a mesma transforma a sociedade, levando a um desenvolvimento de mutação, que se traduz em novas formas urbanas, e novos paradigmas de pensamento, demonstrando François Ascher que, as cidades se passaram a conceber, a produzir e a utilizar de modo estruturalmente diferente^[20].

Esta engrenagem, em constante aceleração, e entendamos aceleração pela equação matemática - variação de velocidade sobre tempo - acaba por produzir o raciocínio do pensamento futurista, que via no movimento e na velocidade o advento do mundo moderno. No texto produzido para o jornal Le Figaro, a 20 de Fevereiro de 1909, Marinetti manifesta: «declaramos que o esplendor do mundo foi enriquecido por uma

16. Lisboa - Plano Diretor Municipal, 1976. Fonte: C.M.Lisboa
17. Lisboa - Vista sobre a linha férrea Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos

18. MARX, Karl; ENGELS, Friedrich - *O Manifesto comunista*, p. 14
19. HILBERSEIMER, Ludwig - op.cit., p. 02
20. ASCHER, François - *Novos princípios do urbanismo*, pp. 29-30

01.INFRAESTRUTURA
012.INFRAESTRUTURAS E O MUNDO MODERNO

nova beleza: a beleza da velocidade»^[21].

Neste sentido, Reynner Banham^[22] alude que Marinetti mantinha uma visão apaixonada pelo perigo, pela energia e audácia, como pela beleza e exaltação da velocidade, um espetáculo ao movimento frenético do automóvel sobre o repouso complacente clássico, anunciando a aniquilação do espaço e tempo que produz sem amargura o desgosto do velho pelo novo.

Visões profundamente ideológicas, que o movimento futurista introduziu na paixão pelo novo homem, e que, aliadas à exaltação do progresso técnico e científico provam o fascínio que os futuristas mantinham pela cultura burguesa, em contraponto com sociedades pouco desenvolvidas. Existindo um encantamento pela velocidade e pela corrida em direção ao futuro.

De qualquer forma, o papel das infraestruturas em todas as abordagens de conceção e de pensamento moderno tem como transversal a sua essencialidade. Sendo unidades ao serviço da sociedade, ou seja, ao serviço “público” e “privado”, traduzem-se sempre em instrumentos intemporais, racionais e funcionalistas, dinamizadores, com capacidade metamórfica de conceber, produzir, ligar e gerir pessoas, bens, serviços e territórios. Processos puramente mecanicistas e dos quais o mundo moderno se tornou dependente, como estímulos ao progresso, à economia e à própria performance das cidades.



18.



19.

21. MARINETTI - *Manifesto futurista*. Le Figaro, 1909.
22. BANHAM, Reyner - *Teoria e Projecto na Primeira era da Máquina*, p. 161

18. Lisboa - Vista sobre Radial de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos
19. Lisboa - Vista sobre Radial de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos



20. Lisboa - Vista entre Monsanto e Benfica sobre a linha de caminho ferro Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos

01.INFRAESTRUTURA
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA

Ao perspetivar o mundo moderno dependente da infraestrutura como alavanca económica e como meio de aceleração pelo qual circula o capital e, denominar este processo como uma engrenagem interdependente entre capital / infraestrutura - sendo que para isso muito se deve aos significativos avanços da ciência e das tecnologias a partir da revolução industrial que, tornou possível um novo padrão urbano, mais mecânico - podemos adiantar que esta segue o mesmo pragmatismo da máquina.

Em termos de significado físico, a máquina responde como dispositivo para funcionar de forma a multiplicar a força ou simplesmente mudar a direção das forças e com isso transformar a energia em trabalho mecânico. Já Vitruvius no seu tratado sobre arquitetura designava a máquina como, uma «coesa aparelhagem de madeira que proporciona as maiores vantagens para a movimentação de cargas»^[23]. Eis que, a prática mecânica torna-se nesse sentido, mais objetiva, sistémica e facilitadora nas ações quotidianas.

Ao desencantamento do mundo como expressa François Ascher^[24] em que, o Homem auto imputou e às leis da natureza o seu próprio destino, e que, levou às oposições homólogas entre, Homem / religião, emoção / razão, artifício / natureza, objetivo / subjetivo, a técnica tornou-se o instrumento que melhor compreendia a natureza e, a máquina, o modelo dos seres vivos^[25].

O advento da indústria ao tornar a máquina o equipamento preferencial do ritual de produção e troca e, de dar aos mercados os impulsos necessários para que a economia se tornasse mais competitiva, com produtos significativamente mais baratos do que os que eram produzidos de forma artesanal, interiorizou-se e despertou a sociedade para uma nova consciência material e mecanicista. Este carácter mais sistémico na relação necessidade-trabalho-consumo tornou-se, como observou Karl Marx^[26]: um fator alienante da máquina sobre o homem. No fundo, o alinhamento consciencial do pensamento futurista, que ao interessar-se por colocar o homem em contacto direto com a máquina, e com isso, conduzir a uma alteração dos comportamentos humanos, mantinha «[...] uma visão de um mundo de individualidade grandiosa, um mundo onde a maquinaria era uma parte aceite da vida [...]»^[27]. Um mundo encarnado por Marinetti na descrição sobre a sua própria experiência de mergulho psíquico acerca da sensibilidade mecânica^[28] como apoteótica ao ambiente urbano e mecanizado da vida. A mesma que iria estar no discurso da arquitetura e dos arquitetos do início do séc. XX.

Sobre tal princípio, em que a máquina era enaltecida pela sua “beleza” enquanto instrumento utilitário e funcionalista, impondo-se pela técnica e pela racionalidade como um instrumento fundamental à vida moderna, assiste-se considerar, que a infraestrutura é decorrente do mesmo filão de pensamento da máquina. O mesmo é



21.

23. VITRÚVIO - Livro X. In *Tratado de arquitectura*, p. 362
24. ASCHER, François - *Novos princípios do urbanismo*, p. 24
25. MALDONADO, Tomás - *Design industrial*, p. 23
26. MARX, Karl - Máquinas e grande indústria. In *O capital*, p. 227
27. BANHAM, Reyner - *Teoria e Projecto na Primeira era da Máquina*, p. 160
28. Idem, p. 161

21. Copenhaga - Arte mecânica (guindastes sobre estrutura metálica),2014. Fonte: Pedro Santos

01.INFRAESTRUTURA
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA



22.

22. Sealab (*US Navy*, 1968). Submarino içado por guindastes (infraestrutura e máquina). Fonte: Megaestruturas, by Reyner Banham.

dizer que a infraestrutura funciona sobre os mesmos princípios maquinistas, supondo por isso, ser comparada a uma máquina.

Este arrazoamento é evidente, quando se estabelece uma analogia primária entre estes dois instrumentos, máquina e infraestrutura e, se reconhecem neles as mesmas premissas de funcionamento, onde: ambos seguem a mesma racionalidade e lógica da técnica perante a natureza; apresentam-se como manufactos potenciados pela indústria e pelo capitalismo; dependem da economia para evoluir, da mesma forma que o capital necessita deles para se reproduzir; são instrumentos técnicos e performativos com capacidade organizativa, sistémica e de suporte, capazes de acelerar os processos produtivos, de informação e de comunicação; têm o mesmo conceito de conservação de energia, e necessitam dela para executar o seu trabalho; recorrem à velocidade e à eficiência como recurso; executam tarefas, isto é, servem para aquilo que foram programados; transformam social e economicamente as cidades.

No entanto, existem diferenças que devem ser dissecadas. Se ambas se aparentam de forma quase idêntica nos seus princípios mais básicos, a infraestrutura segue por seu lado uma linha mais transformativa do território em contraponto com a máquina que, se apoia na anterior para funcionar. Este cordão umbilical é tão ou mais evidente quando as comparamos uma como a outra: enquanto uma é a locomotiva do processo e traduz-se pelo seu individualismo dinâmico; a outra é a “cremalheira” de engate assente sobre um prisma corporativo inerte. A tese ganha eficiência quanto, melhor for a articulação e a sofisticação de ambos.

Atente-se nesse sentido, a este tipo de equipamentos, e o que importa aqui ressaltar são os elementos que de uma forma ou outra têm contribuído ao longo da modernidade para a transformação das cidades e da vida moderna. Por máquinas: os automóveis, barcos, navios, comboios, metros, elétricos, funiculares, teleféricos, aviões, elevadores; ou mesmo o frigorífico, a máquina de lavar roupa e louça, o aspirador, o telefone; ou ainda a televisão, a rádio, o computador, o telemóvel, etc. Por infraestruturas: redes viárias e ferroviárias, aeroportos, estações elétricas, estações de comboio e de metropolitano, pontes, tuneis e viadutos, estações de correios e de telecomunicações; tal como, redes de saneamento, redes elétricas, redes de telecomunicações, satélites, internet, fibra ótica, etc.

Pode assim considerar-se, que a infraestrutura tal como se apresenta sobre o território, identifica-se mais com um mecanismo^[29],do que se assemelha a uma máquina. Dessa forma, contrapondo a primeira com a segunda - que necessita de energia para realizar tarefas - são os elementos atuantes que geram força e movimento, ao passo que, a infraestrutura exhibe-se como o suporte ou o elemento modelador de entrada às ações

29. Mecanismo – 1 - Componente de dois ou mais corpos arrançados para que o movimento de um produza o movimento dos outros. 2 – Estrutura ou disposição de uma máquina. 3 – Organização de um todo.

01.INFRAESTRUTURA
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA

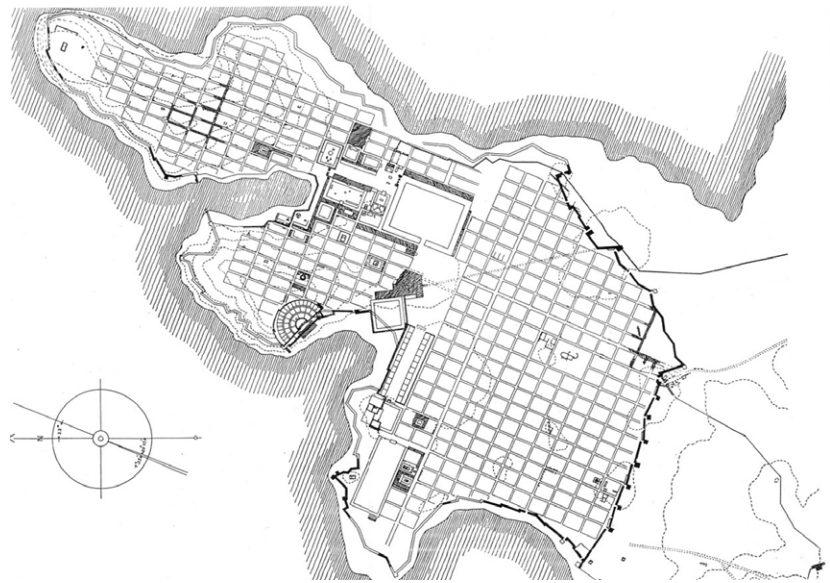
mecânicas para um determinado objetivo.

A este processo designa-se de sistema mecânico ou princípio da mecânica^[30] como aludia Vitrúvio para a necessidade de se estruturar nas infraestruturas públicas, aparelhagem mecânica: «[...] devem preparar-se aparelhagens mecânicas por causa dos jogos públicos [...]»^[31]. Assim, a um sistema mecânico - composto por fonte de energia, atuadores de força e movimento, mecanismos de controlo de ação e controladores de desempenho, para facilitar operações do quotidiano - depreende-se técnica, engenharia e construção. Torna-se importante deste modo, falar de sistemas na arquitetura e no urbanismo.

O conceito de sistema é algo que não é novo, esteve desde sempre ligado aos processos arquitetónicos e urbanísticos ao longo da história: desde o sistema hipodâmico das primeiras cidades romanas; ao sistema clássico Vitruviano (Firmitas, Utilitas, Venustas); à representação sistémica da ordem clássica nos templos gregos; passando pelo sistema de axialidade, simetria e repetição da arquitetura romântica; aos sistemas perspéticos da arquitetura e do urbanismo renascentista; ou até, aos sistemas compositivos de Claude-Nicolas Ledoux entre interior e exterior. A esta evidência, é crível abordar a arquitetura e o urbanismo a partir da modernidade sobre o princípio de sistema, como descreve Alan Colquhoun: «[...] uma persistente tendência no modernismo arquitetónico a gravitar em direção ao conceito da construção como sistema.»^[32]

Assim, e como para Josep Maria Montaner, o conceito de sistema é algo complexo e estabelece-se na arquitetura e no urbanismo como do tipo funcional, espacial, construtivo, formal e simbólico, sendo: «[...] um conjunto de elementos heterogêneos (materiais ou não), em distintas escalas, relacionadas entre si, com uma organização interna que tenta estrategicamente adaptar-se à complexidade do contexto, constituindo um todo que não é explicável pela mera soma das partes. Cada parte do sistema está em função de outra; não há elementos isolados.»^[33]

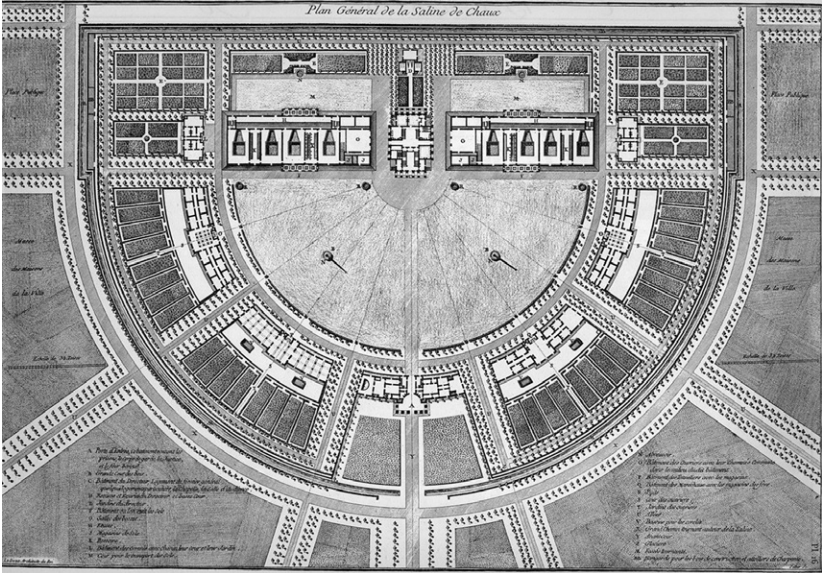
Depreende-se desta forma, que o princípio sistémico é, um processo racional e que se torna claro e de fácil compreensão à mente humana, e que, sempre esteve presente nos objetos arquitetónicos e na forma como estes o produziram. Estabelece-se sobre um determinado objetivo geral e em articulação das partes em construção de um todo. Um processo análogo a uma equação funcional, em que cada elemento depende da função ou do papel do outro na manutenção de um sistema. Como observa Alan Colquhoun^[34], que o entendimento de uma arquitetura funcionalista, para alguns arquitetos modernos, decorria de visões orientadas sobre a equação matemática - função x economia, reduzindo a arquitetura a um sistema ideológico,



23.



24.



25.

30. Mecânica - Ação ou movimento de um ou mais corpos sobre um determinado meio, que necessita da força de outra para a produzir.
31. VITRÚVIO - op.cit., p. 362
32. COLQUHOUN, Alan - *Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitetura*, p. 64
33. MONTANER, Josep Maria - *Sistemas arquitetónicos contemporâneos*, p. 11
34. COLQUHOUN, Alan - op. cit., p. 83

23. Sistema Hipodâmico de Mileto, séc. VII a.C.
24. Atenas - Partenon, séc. V a.C. Fonte: Pedro Santos
25. Plano de Chauv, Claude-Nicolas Ledoux, séc. XVIII

01.INFRAESTRUTURA

013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA



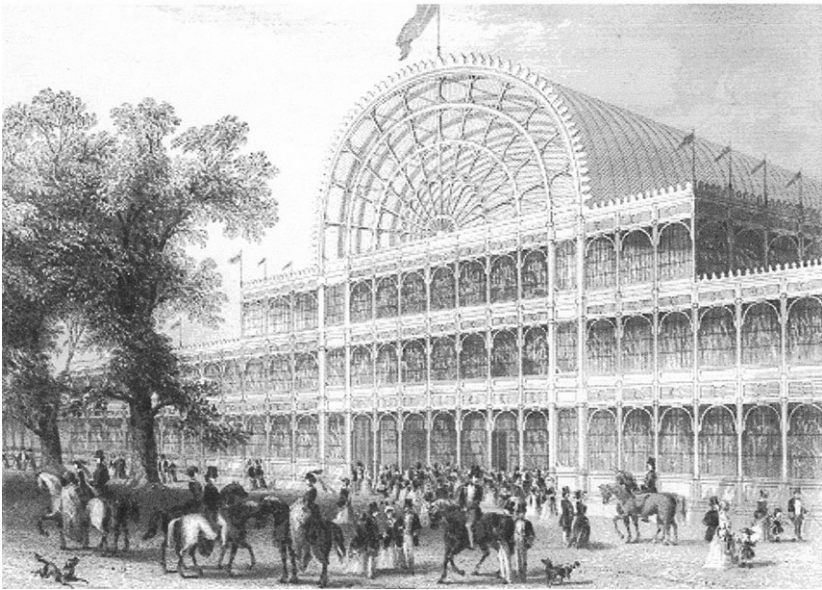
01.INFRAESTRUTURA
013.INFRAESTRUTURA E MÁQUINA: SISTEMA

básico e pragmático.

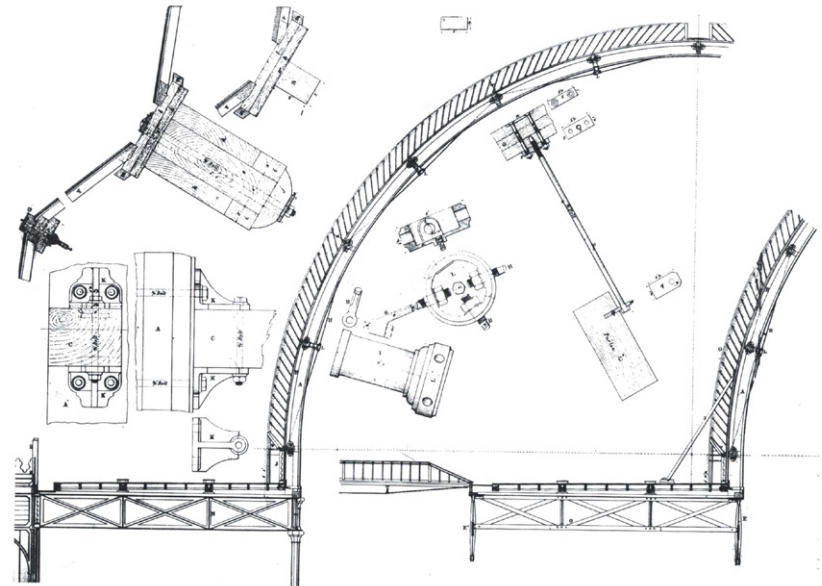
Visto sobre o prisma funcional, a engenharia do final do séc. XIX ao empregar novas soluções, métodos e materiais - como o ferro, o vidro e o betão armado, mas também o motor de combustão, ou mesmo a eletricidade - possibilitou respostas mais objetivas e pragmáticas na construção de novas soluções edificáveis. Um bom exemplo disso foi o Cristal Palace, construído para a exposição de 1851, e que recorreu a um sistema pré-fabricado de pórticos de ferro e fachadas de vidro. Pevsner descreve-o como um «[...] engenhoso sistema de pré-fabricação [...] construído num prazo miraculosamente curto de dez meses.»^[35]

Sobre uma capacidade racional na engenharia, Reyner Banham salienta para esse facto, como: «a Forma como consequência lógica da Técnica»^[36]. Em que o rigor, o sistema dimensional, a proporção e a geometria são mecanismos lógicos da técnica como método na construção de edifícios^[37]. Uma inevitabilidade como consequência lógica do progresso cultural, técnico e científico das sociedades.

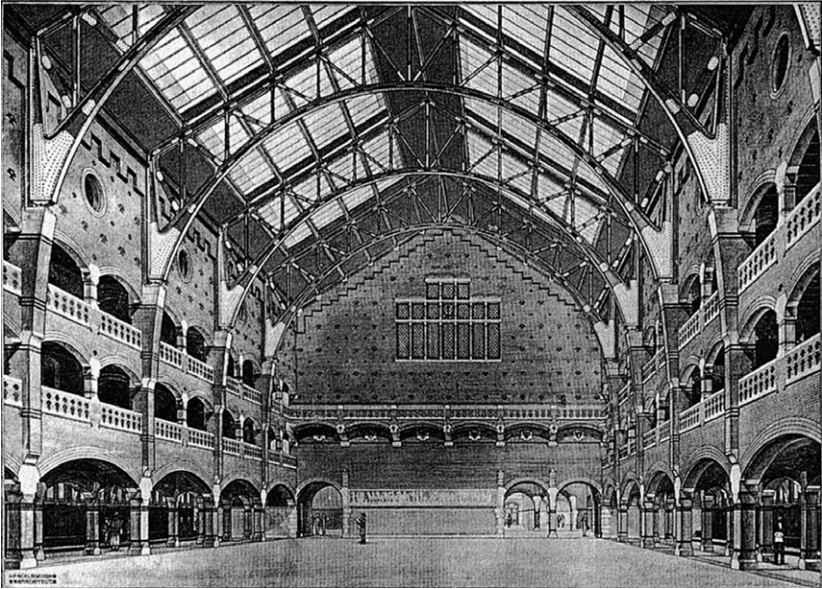
Em suma, a modernidade ao implodir ou sobrepor-se à tradição e às técnicas superadas, imprimiu novas formas de reinventar conceitos. A visão funcionalista das sociedades ocidentais, enfatizadas pela técnica e pela herança racional da máquina conduziu, a arquitetura e o urbanismo, a um novo sistema abstrato. O capital, a arquitetura, a infraestrutura e a administração pública, estabeleceram-se assim, como os elementos que configuram o mecanicismo deste sistema. A cidade moderna torna-se portanto, o produto de uma bela e harmoniosa visão mecânica concebida sobre um sistema de gestão urbana e, dependente de um universo centrado na relação forma-função.



27.



28.



29.

35. PEVSNER, Nikolaus - *Os pioneiros do desenho moderno: De William Morris a Walter Gropius*, p. 128
36. BANHAM, Reyner - *Teoria e Projecto na Primeira era da Máquina*, p. 40
37. Idem, p. 45

27. The Crystal Palace, Paxton - Fachada exterior, 1851. Fonte: wikiarquitectura.com
28. Crystal Palace, Paxton - desenhos de pormenor, 1851. Fonte: crystalpalacefoundation.org.uk
29. Bolsa de Amsterdão, Hendrikus Peter Berlage - Hall principal, 1898-1903. Fonte: vitruvio.com



30. Lisboa - Linha de caminho ferro Sintra/Lisboa, 2013. Fonte: Pedro Santos

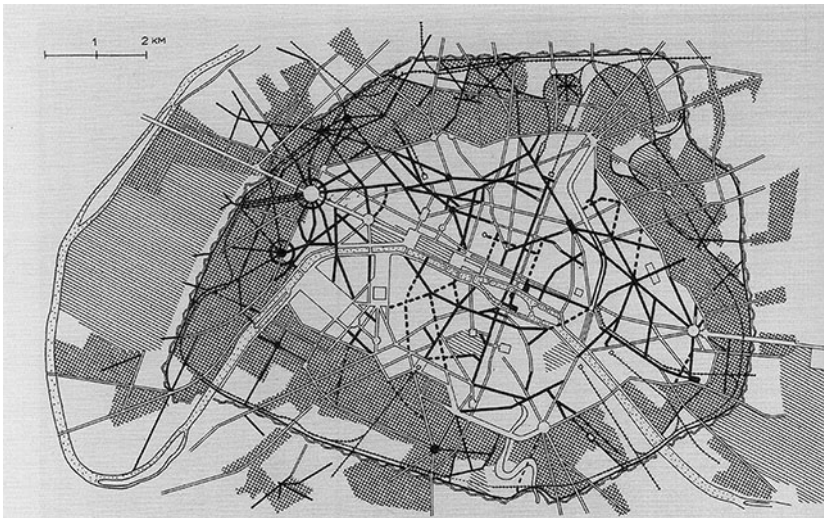
01.INFRAESTRUTURA
014.CIDADE MECANIZADA

Como se observou, o objetivo por detrás da cidade moderna é de ordem racional e abstrata. Ela é o produto resultante de uma modernidade mecanicista, baseada no funcionamento simples e repetitivo das máquinas e das infraestruturas como mecanismos de articulação entre as diferentes peças em formar um todo. Dessa forma, a cidade ao comparar-se como um sistema mecânico e elementar, é entendida como mecanizada. Ou seja, um corpo que se sustenta por um encadear de elementos que em ação, produzem a tal visão mecânica e, que estruturou o pensamento moderno do início do séc. XX. Esse efeito é visível tanto na arquitetura como no urbanismo.

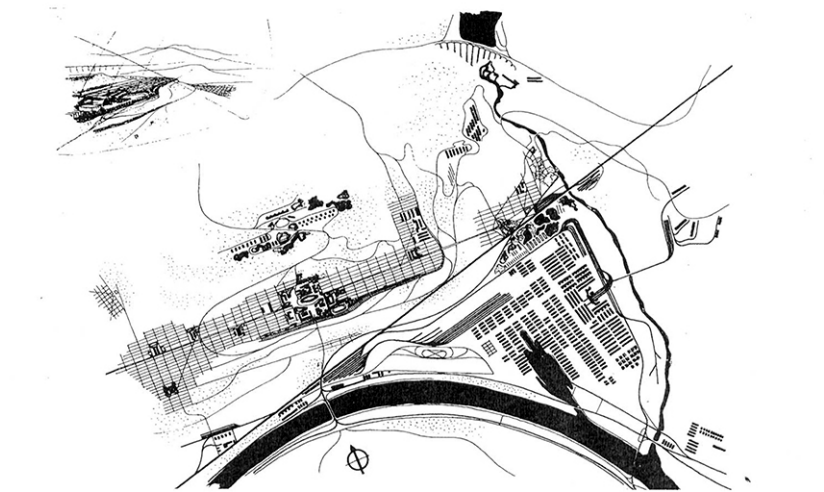
Nesse sentido, a arquitetura racionalista, não só se constitui como elementos de ocupação, como tentou encontrar na máquina a sua forma. Nesse campo, Josep Montaner descreve a «[...] arquitetura como um contendor de atividades, soma de instalações, máquina que absorve a energia do entorno, peças diversas que se articulam em uma montagem mecânica.»^[38] No fundo, a posição assumida por Hermann Muthesius sobre o abandono da arte pela máquina na Werkbund de 1914, é como vínculo conceitual no método para a estética, a padronização e as formas da arquitetura vanguardista^[39].

Por seu turno, o urbanismo definiu-se pela sua essencialidade e objetividade com separação clara das suas funções. A partir do plano de Haussmann para a cidade de Paris, e depois com a cidade industrial desenvolvida por Tony Garnier em 1904 – em que expressara a consciência da objetividade lógica e cálculo decorrentes da finalidade em satisfazer necessidades por meios conhecidos^[40], estrutura-o através de um grande eixo axial, separando as suas funções: área para residências, com pequenas casas de aparência sólida e superfícies limpas, de coberturas planas e sem cornijas; área de indústria; espaço para transportes, desporto e saúde – as infraestruturas assumem o papel de ordem e regulação ao dispor do poder público, e desmontam a relação entre o espaço livre de circulação e os volumes construídos. Afirma Josep Montaner que, o urbanismo moderno decompôs os espaços verdes e de utilização pedonal para um lado e, os viários para o outro^[41]. O que resultou, numa articulação desnivelada e sem ligação evidente entre ambos. A autoestrada é exemplo disso mesmo.

Todavia, e se por um lado a discussão da arquitetura do início do séc. XX se concentrava claramente na oposição ao ornamento e aos movimentos de Art Nouveau, como fora Adolf Loos e todos os arquitetos ligados à Werkbund com uma posição clara no apoio a uma arquitetura industrial. Por outro, e a reclamar uma arquitetura de espírito renascido e Design moderno em contraste ao artesanato e à monumentalidade, reclamando as extensões tecnológicas e mecânicas como advento teórico, o futurismo ou os preceitos futuristas, potenciaram os argumentos e contrastes das teorias entre os arquitetos dos anos 20. Descreve Reyner Banham, que Marinetti estrutura uma



31.

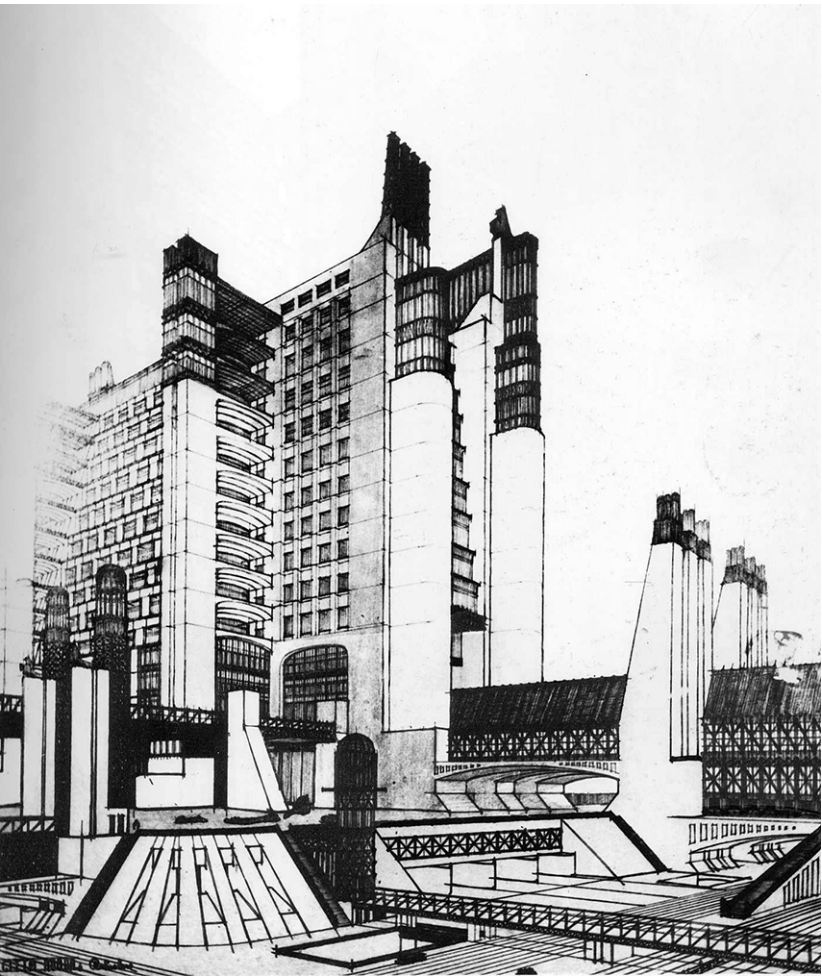


32.

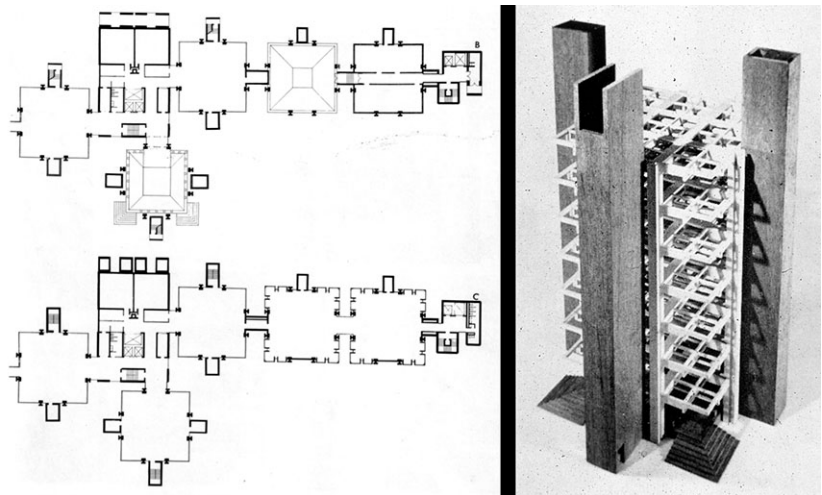
38. MONTANER, Josep Maria - *Sistemas arquitetónicos contemporâneos*, p. 26
39. COLQUHOUN, Alan - *Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitectura*, p. 85
40. BANHAM, Reyner - *Teoria e Projecto na Primeira era da Máquina*, p. 61
41. MONTANER, Josep Maria - op.cit., p.27

31. Plano de Haussmann's para Paris, 1853.
32. Cidade Industrial - Tony Garnier, 1904-18

01.INFRAESTRUTURA
014.CIDADE MECANIZADA



33.



34.

33. La Città Nuova - Antonio Sant'Elia, 1913. Fonte: web.stanford.edu
34. Philadelphia, Richards Medical Research Laboratories - Louis Kahn, 1957-61. Fonte: Home is not a house, by Reyner Banham

visão de vida sofisticada, sobre o escrutínio das grandes inovações tecnológicas e coloca a arquitetura clássica em oposição aos produtos da engenharia mecânica, e os edifícios em pé de igualdade com ferrovias e pontes.^[42]

A afirmação da retórica futurista aparece em António Sant'Elia sobre um legado de desenhos imaginários e proféticos para novos edifícios em planeamento urbano. Città Nuova ou a cidade do amanhã interpreta um plano estruturado sobre princípios racionais com métodos técnicos e científicos de materiais, exonerando claramente a tradição. Sant'Elia expõem o mundo novo^[43]:

«Devemos inventar e reconstruir ex novo nossa cidade moderna como um imenso e tumultuado estaleiro, ativo, móvel e em toda a parte dinâmico, e o edifício moderno como uma máquina gigantesca. Os elevadores não mais devem esconder-se nos poços das escadas como vermes solitários, mas as escadas – ora inúteis – devem ser abolidas, e os elevadores devem apinhar as fachadas como serpentes de vidro e ferro. A casa de cimento, ferro e vidro, sem ornamentos pintados ou telhados, rica somente na beleza inerente de suas linhas e de sua forma, extraordinariamente rude em sua simplicidade mecânica, tão grande quanto exigido pela necessidade e não meramente tão grande quanto o permitem as leis de zonamento, deve erguer-se da beira de um abismo tumultuoso; a própria rua, que não mais estará imóvel como um capacho ao nível das soleiras das portas, mas mergulhará por vários andares terra a dentro, reunindo o tráfego da metrópole, ligado, para as transportadoras de esteira de alta velocidade.»

A cidade do amanhã como observa Banham, era construída por núcleos de edifícios verticais, divididos por pisos todos desalinhados e, ligados entre si por uma rede complexa de serviços, transportes e comunicações a vários níveis de profundidade^[44]. No fundo, estas visões apocalípticas remetiam o pensamento futurista para os conceitos racionalistas do final do séc. XIX, centrando o advento das novas descobertas contra o passado, e antecipando em certa medida os temas dominantes dos anos 20.

Outra das visões consonantes ao pensamento futurista, embora divergentes no sentido que viam na máquina e na vida mecanizada o fenómeno de libertação espiritual entre Homem e Natureza, e não simplesmente como rutura clássica, seria o do grupo Holandês de Stijl. Impulsionadores das teorias racionalistas de Berlage e por consequência de Frank Lloyd Wright, quando assumiu que a máquina seria algo normal^[45], acreditavam, como assegura Reyner Banham, na consciência que Mondrian mantinha sobre a cidade moderna e na relação entre arte abstrata e máquina^[46]. Este via no betão armado a “estética da máquina” que transformou o pós-guerra numa autêntica manifestação de ordem e disciplina coletiva^[47].

A cidade vertical que Ludwing Hilberseimer elabora em 1924, apresenta-se neste sentido, num campo meramente teórico e sem nenhuma intensão formal. O plano mostra-se demasiado geométrico e artificial, centrado: na importância do sistema

42. BANHAM, Reyner - op. cit., p. 186
43. Idem, p. 194
44. Idem, p. 206
45. Idem, p. 232
46. Idem, p. 243
47. Idem, p. 245

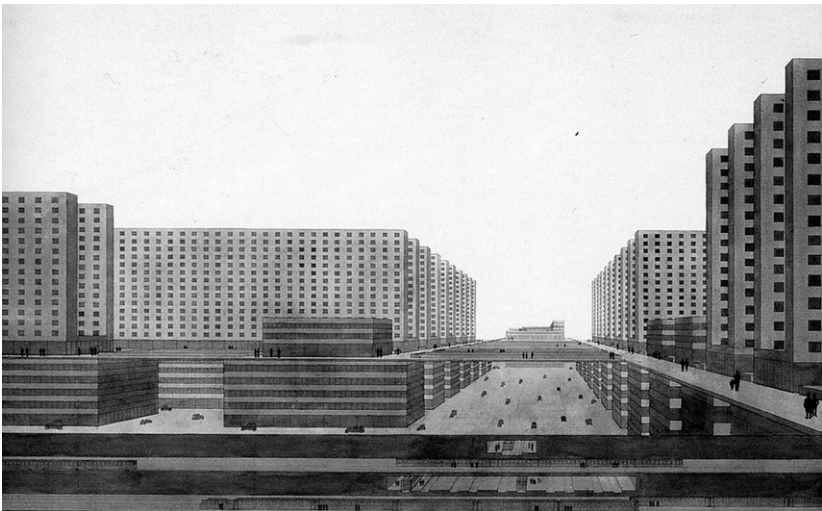
01.INFRAESTRUTURA
014.CIDADE MECANIZADA

produtivo e económico; na separação por funções – habitação, comércio, indústria e espaço público; pelo suporte dos meios de transporte – aéreos, ferroviários metropolitanos, fluviais e rodoviários.

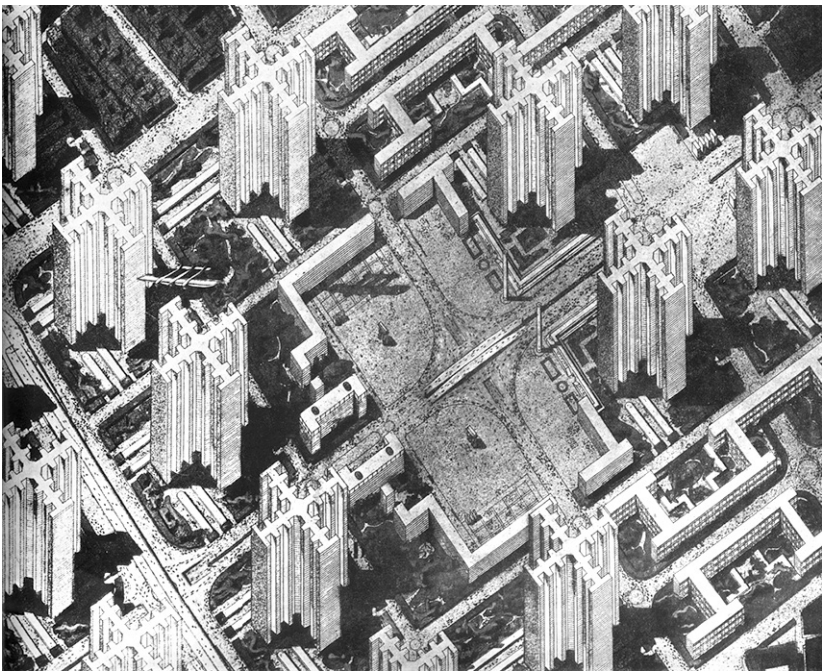
A obra de Le Corbusier é, em certa medida, a que melhor condensa a “estética da máquina”. Decorrente dos principais temas futuristas, como observa Reyner Banham, em que colocar edifícios em pé de igualdade com máquinas e infraestruturas^[48], não deixa de refletir também as influências classicistas, assim como do próprio movimento internacional de Stijl ou do construtivismo russo. Em *Vers une Architecture*, é visível a comparação que faz aos produtos de tecnologia moderna, como o automóvel, ao Parthenon^[49], como solução a uma melhor sensibilidade construtiva. Assim, ao estabelecer essa analogia entre a arquitetura clássica e o Design mecânico, procurou conciliar o padrão e a ordem com o conceito de progresso contínuo^[50]. É exemplo disso, a *Maison Citrohan*, um trocadilho com a marca automóvel Citroën^[51]. Igualmente Le Corbusier ao tornar o betão armado, tal como havia ocorrido com Mondrian, o produto da “estética da máquina”, carrega na sua estrutura em *Dominó* a ordem clássica e o racionalismo próprio da forma como consequência lógica da técnica.

No campo urbanístico, a sua matriz conceitual continua presente. Para ele, a “cidade é um instrumento”, uma apreensão da natureza pelo homem e que deve ser presa pela geometria^[52]. Esta consciência é visível um pouco pelos vários planos que desenvolveu até 1965. A cidade constitui-se por uma estrutura ortogonal abstrata e de traçados reguladores entre sectores e eixos viários, que separam entre si, tráfego e zonas pedonais. Uma articulação entre “peças” (edifícios residenciais, edifícios públicos, espaços verdes) para funcionar de forma sistémica e regular. Classifica Josep Montaner que, nos primeiros planos – cidade contemporânea (1922); Plano Voisin (1925); estudos urbanos para Buenos Aires e Rio de Janeiro (1929/33); Plano Obus para Argel (1930/34); *Ville Radieuse* (1935); *Sainte-Dié* (1946) – havia a necessidade de se construir uma estrutura crível de cidade, já o desenho de *Chandigarh* (1952/65) é uma mudança radical de sintetizar todo o mecanismo de ação entre corpos e de uma forma sincrética e onipresente^[53].

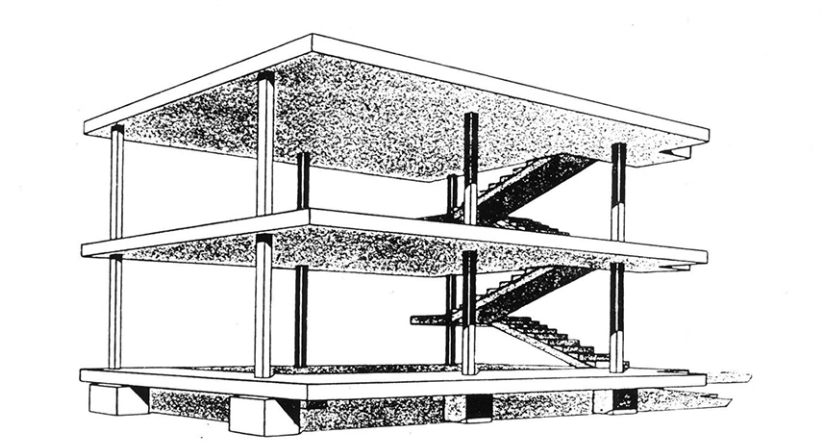
Neste intuito, também *Brasília* (1956/60), desenhada por Lúcio Costa, é uma cidade idêntica ao racionalismo que Le Corbusier utilizou para a *Ville Radieuse* quanto à separação de funções. Isto porque, recorre a processos idiossincráticos de articulação de redes viárias e de transporte individual com espaços verdes e zonas de residência. No entanto, mantém também na sua base, o princípio das cidades clássicas, com uma estrutura perfeitamente sintética sobre os antigos sistemas hipodâmicos (cardo e decumanos), constituindo-se nesse sentido numa cidade linear. Por outro lado, observa Montaner que, *Brasília* é uma «[...] cidade repetitiva e anónima, atravessada por amplas vias expressas, tal como a cidade vertical de Ludwing Hilberseimer [...]



35.



36.

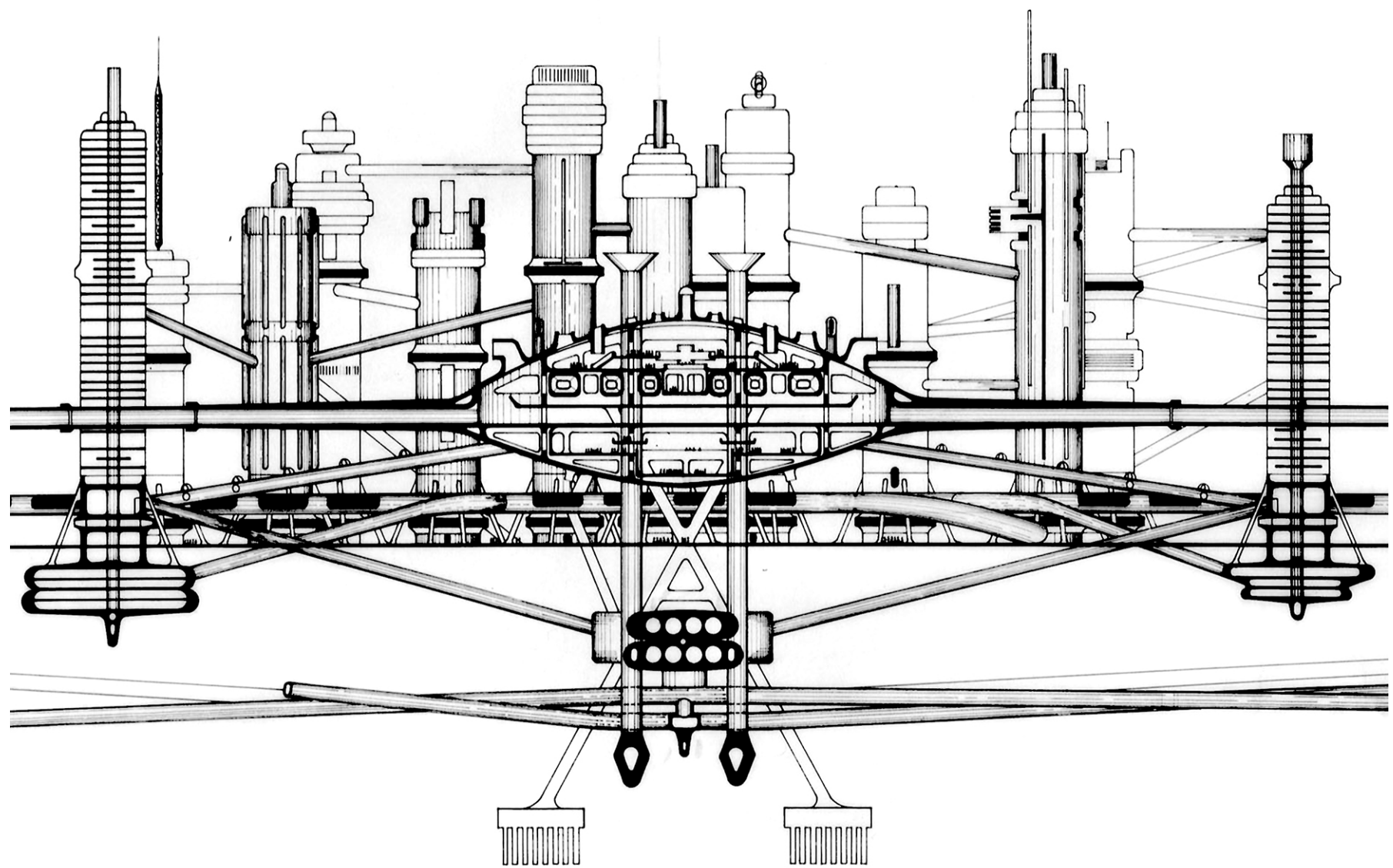


37.

48. Idem, p.186
49. LE CORBUSIER - *Por uma arquitectura*, p. 97
50. COLQUHOUN, Alan - op. cit., p. 86
51. BANHAM, Reyner. op. cit., p. 351
52. Idem, p. 383
53. MONTANER, Josep Maria. op. cit., p. 36

35. Cidade Vertical - Ludwing Hilberseimer, 1924.
36. Ville Radieuse - Le Corbusier, 1935.
37. Sistema Dominó - Le Corbusier, 1914.

01. INFRAESTRUTURA
014. CIDADE MECANIZADA



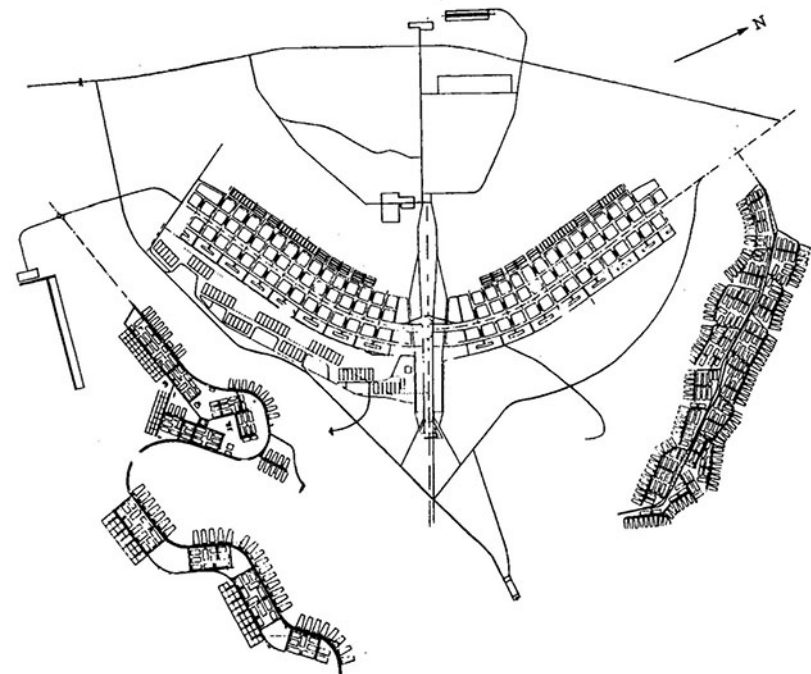
38. Projeto para uma cidade intercambio (City Interchange) - Archigram, 1963. Cidade de Sant'Elia convertina num sistema de distruibuição de água. Fonte: Megasestruturas, by Reyner Banham

01.INFRAESTRUTURA
014.CIDADE MECANIZADA

reproduzida nas fileiras simétricas e repetidas dos ministérios, todos iguais, nos dois lados do eixo monumental.»^[54]

Noutro prisma, o universo minimalista, que se coloca no extremo do pensamento racional e técnico e, mantém na simplicidade e na clareza das formas o terreno de exploração a uma arquitetura de lógica repetitiva e sem rasto construtivo^[55], é a resposta autónoma dos objetos perante a sua envolvente. Neste campo, considera Josep Montaner que a arquitetura e os arquitetos minimalistas procuraram «[...] um novo tipo de relação entre os objetos: um novo sistema de objetos que podem dispersar-se no contexto de uma maneira inédita.»^[56] Assim, as obras de Mies van der Rohe, de Ludwig Hilberseimer procuraram estabelecer os volumes sobre um sistema unitário, desprovido de articulação geométrica e virado para a circulação pedonal. Disso é exemplo o campus do Illinois Institute of Techonolgy (IIT) em Chicago (1939/40). Uma estrutura abstrata, atemporal e sem articulação entre os elementos.

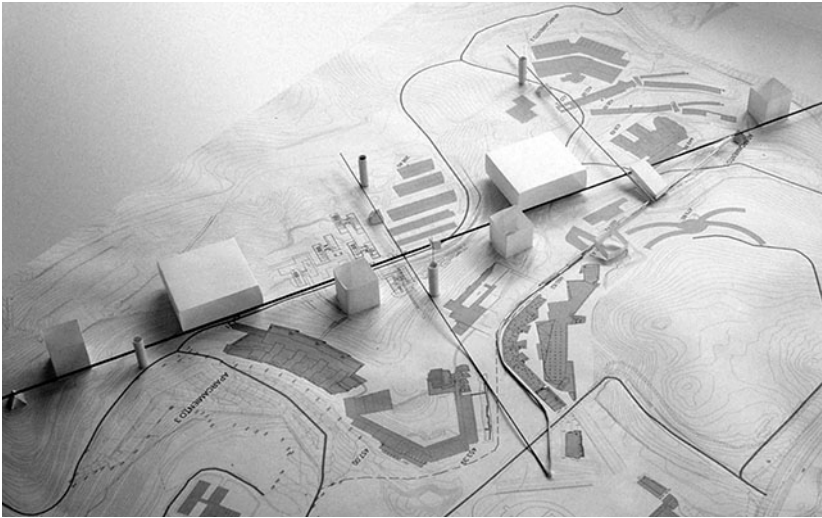
Este pensamento é também visível contemporaneamente em Paulo Mendes da Rocha. Toda a sua obra é o reflexo de um pensamento racional e minimalista, ligado à escala da cidade e da paisagem. Os seus processos são simples, e perpetuam-se com a envolvente e a memória que cada ecologia emana. As suas construções são quase sempre dispersas na paisagem de forma circular ou retilínea e articuladas entre si através de passareiras elevadas. Bons exemplos disso, são os estudos para: o campus FGV (1995) em São Paulo; a cidade Olímpica (2002) em São Paulo; o campus da Universidade de Vigo (2005) em Espanha.



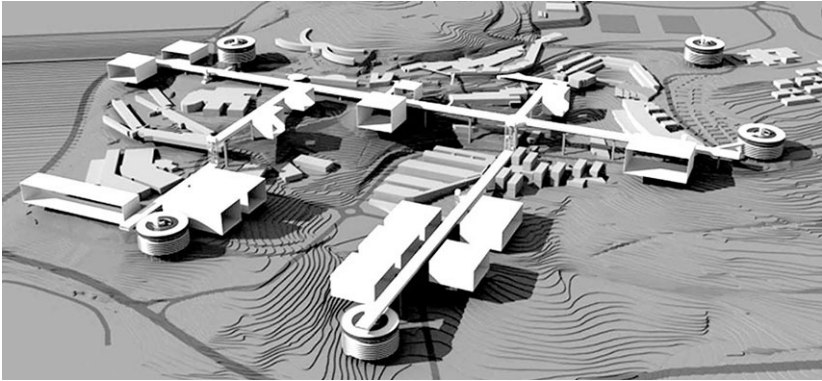
39.



40.



41.



42.

54. Idem, p.48
55. Idem, p.51
56. Idem, p.51

39. Brasília, Plano da cidade de Brasília - Lúcio Costa, 1956-60
40. Chicago, Illinois Institute of Techonology (IIT) - Ludwig Mies van der Rohe, 1940
41. Vigo, Campus da Universidade de Vigo - Paulo Mendes da Rocha, 2005
42. Vigo, Campus da Universidade de Vigo - Paulo Mendes da Rocha, 2005



01.INFRAESTRUTURA
015.CASO ESTUDO: LOS ANGELES

Los Angeles é tipicamente uma *Dreamland* americana, cheia de néon, estrelas de cinema, fantasia, praias, sunset e muita cultura *Pop*. A sua “não arquitetura” - autoestradas, parques de estacionamento, restaurantes *drive-in, outdoors* – marcam uma visão radical de uma cidade “não tradicional”. Nem mesmo o facto de apresentar uma *Downtown* a torna comum. A sua matriz estrutural é policêntrica, em que cada núcleo representa uma atmosfera, um ecossistema, e as infraestruturas, os mecanismos de ação deste sistema natural ou humano^[57]. Reyner Banham classifica este espetáculo como a cidade das quatro ecologias: litoral; colinas; planícies; autoestradas.

Uma das imagens de marca de Los Angeles é o seu sistema viário. Não é por acaso que Banham o caracterizou como ecologia. Segundo ele, a população mantém uma estrita relação com as vias rápidas. Estão tão presentes no dia-a-dia dos angelinos como o sistema de metro para os londrinos. Qualquer deslocamento não começa nem termina na porta de casa, mas sim nas entradas e nas saídas da autoestrada^[58]. Uma relação dependente que se torna num modo de vida como qualquer outro sistema de transportes.

Apesar disso, esta evidência é recente. Reyner Banham observa Los Angeles como um palimpsesto do transporte^[59]. Ainda que para este a sua morfologia dependa desses meios de locomoção, e se possa estabelecer a ideia de uma cidade autocentrada no automóvel, a verdade é que esse epifenómeno, segundo o autor, é idêntico à maioria das grandes metrópoles. Com uma estrutura urbana pouco densa de construções, possibilitou a adaptação rápida e visível destes meios de transportes em comparação com outras cidades. Ainda assim, que a imagem de retina evidencie uma cidade de parques de estacionamento e de grandes infraestruturas rodoviárias, interligando uma malha descentrada e disforme, essa não se deve simplesmente ao automóvel.

Banham equipara-a “única”, à semelhança de Londres^[60]. Isto porque, nem uma nem outra partiram de uma típica cidade medieval. Ambas cresceram a partir de vários centros, preenchendo os espaços que os rodeavam. Nesse sentido, e por aparentarem tamanhas semelhanças em termos estruturais e na forma dispersa como se espraíram, é entendível que o autor as tenha chamado de geografias psicológicas^[61]. Isto é, cidades ilógicas, que pela sua dimensão recorrem a mapas ou a diagramas de transporte urbano como forma de guiar aos seus novos transeuntes. Por outro lado, não poderiam ser mais distintas: em Londres circula-se através de transportes públicos subterrâneos desvirtuando a realidade da cidade; em Los Angeles utiliza-se o automóvel como meio pessoal sobre autoestradas elevadas, oferecendo vistas incríveis não fosse o condutor estar dependente da condução. Conclui Banham que, «as duas cidades podem assemelhar-se, mas não em todo o sentido. Londres não pode dispor de um sistema racional de autoestradas sem tirar à terra grande parte do



44.



45.

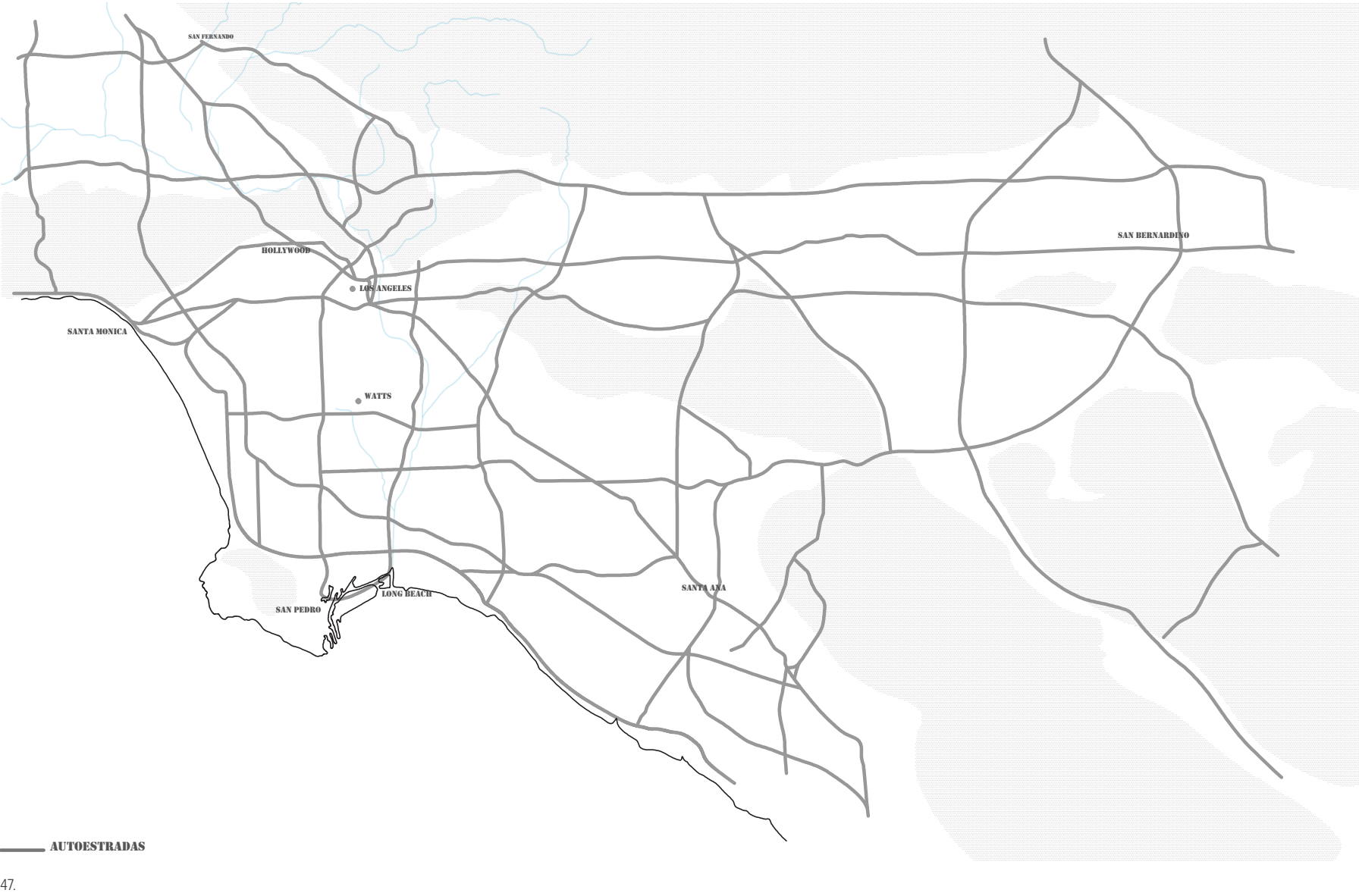


46.

57. BANHAM, Reyner - *Los Angeles: a arquitetura de quatro ecologias*, p. 213
58. Idem, p. 189
59. Idem, p. 55
60. BANHAM, Reyner - Cuatro artículos sobre Los Ángeles. In WALTER, Enrique. *Lo ordinário*, p. 13
61. Idem, p. 16

44. Los Angeles - Edifício Angel Food Donuts, [s.d.]. Fonte: city-data.com/forum/los-angeles
45. Los Angeles - Edifício LAX, 1962. Fonte: Hemmings Classic Car
46. Los Angeles - Circulação automóvel (*Harbor Freeways*), 1958. Fonte: Hemmings Classic Car

01.INFRAESTRUTURA
015.CASO DE ESTUDO: LOS ANGELES



47.



48.

seu tecido construído massivo e denso. Los Angeles pode introduzir autoestradas de dez faixas e só tem que derrubar uma minúscula proporção dos seus edifícios, débeis e dispersos.»^[62]

Contudo, e não obstante à evidência das autoestradas sobre Los Angeles, como relata Kevin Lynch ao efeito poluente que as mesmas têm sobre a cidade e os seus habitantes^[63], este sistema é apenas o relevar de como funciona a modernidade. As autoestradas são o terceiro ou o quarto diagrama de transporte da cidade^[64]. Depois do caminho Real e outras tantas estradas de terra batida que atravessavam a região em meados do séc. XIX, a primeira linha férrea «[...] entrou em operação em 1869, ligando os negociantes da cidade aos ancoradouros de navios de grande calado em Wilmington/San Pedro [...]»^[65]. Daí até, ao seu descendente declínio entre 1920 a 1961,

47. Los Angeles - Mapa da rede de autoestradas (freeways)
48. Los Angeles - Cruzamento de autoestradas (10 e 405 Freeways), 1964. Fonte: Los Angeles Times

62. Idem, p. 17
63. LYNCH, Kevin - *A imagem da cidade*, p. 46
64. BANHAM, Reyner - *Los Angeles: a arquitetura de quatro ecologias*, p. 56
65. Idem, p. 57

01.INFRAESTRUTURA
015.CASO DE ESTUDO: LOS ANGELES



01.INFRAESTRUTURA
015.CASO DE ESTUDO: LOS ANGELES



50.



51.



52.

- por conta de acidentes e atrasos causados pelas inúmeras passagens de nível e, mas também, pelo aparecimento do automóvel a partir 1915 - primeiro a Southern Pacifica, seguindo-se a Union Pacific, e por fim a Pacific Electric Railroad, construíram as principais linhas férreas, a base de Los Angeles e, potenciaram a especulação imobiliária. Com isso, novos habitantes surgiram e a ocupação que primeiro se havia concentrado no centro da cidade, depressa alastrou-se a todo o território criando vários núcleos urbanos. Morar no centro ou na periferia tornara-se igual, uma vez que, a rede férrea cobria toda a área da cidade. «A Pacific Electric não só delineou a forma atual de Los Angeles como preencheu boa parte da sua topografia interna.»^[66]

Por razões evidentes, Watts torna-se importante por ficar no centro de toda a atividade ferroviária de Los Angeles. A linha de Long Beach, umas das principais linhas internas da Pacific Electric, que estabelecia a ligação pelas planícies do centro da cidade ao porto de San Pedro, às encostas e as praias, tornara Watts num dos principais entroncamentos dessa via. Alega Banham, que mesmo em desvantagem – pela falta de abastecimento de água – era difícil imaginar um local tão bem posicionado e conectado, o centro inclusive, como aquele para se viver^[67].

Por volta da década de 60, a extinção das últimas ligações ferroviárias e com a ascensão das autoestradas a dominar as planícies angelinas, o que até então tinha sido uma vantagem para aquele local, reverteu-se ao isolamento. O território ficou seccionado por novas prioridades viárias, e Watts, um gueto cheio de problemas. Um ponto negro que certamente contribuiu para a sua infeliz degradação.

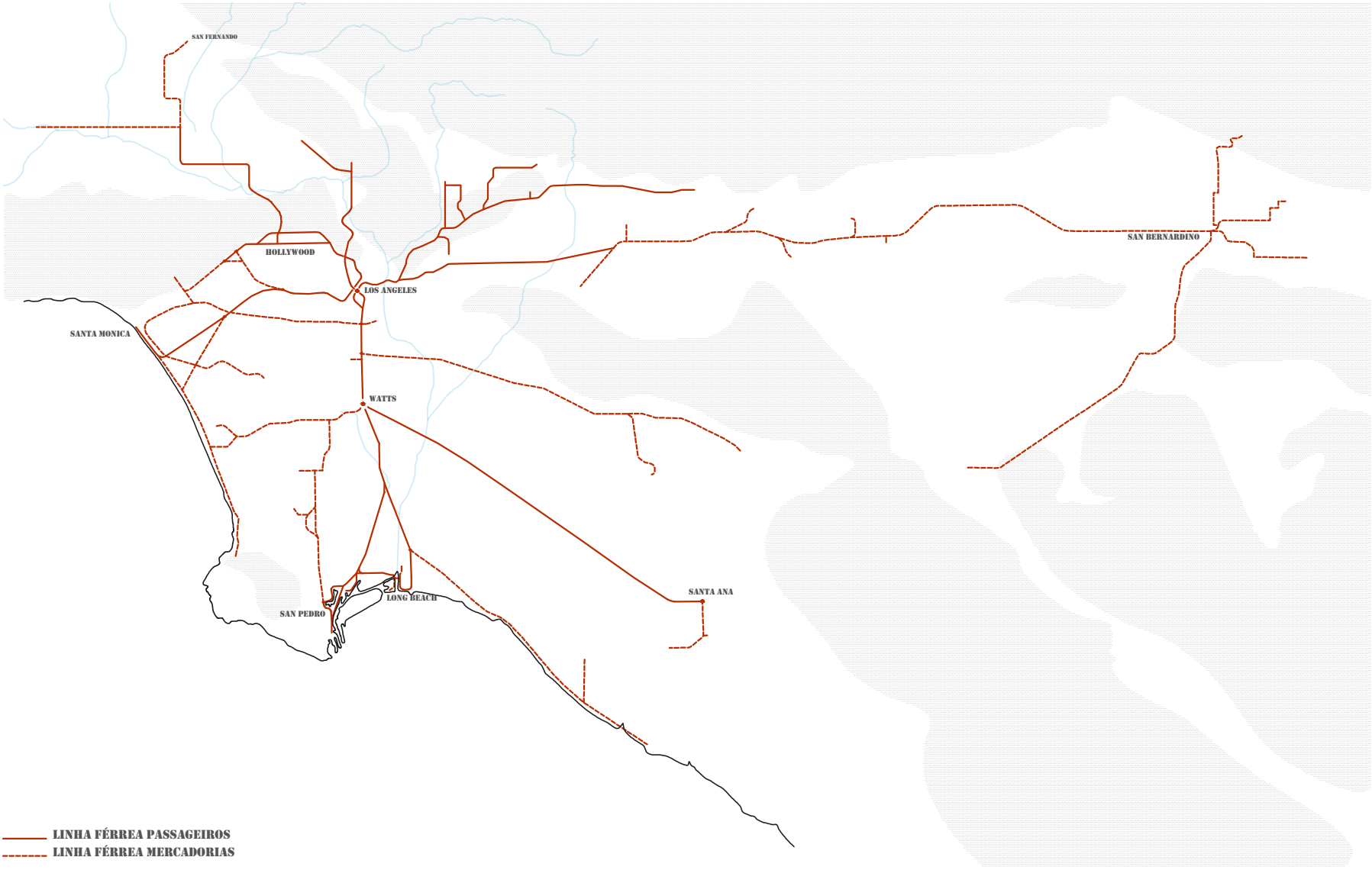
A essa evidência, Banham assegura que «um dos motivos para os distúrbios de Watts é que Watts está separada da cidade por culpa da autoestrada.»^[68] No entanto, e mesmo o tendo admitido que, a autoestrada é parte importante do problema, afirma que não é a presença de veículos a causa, mas o contrário, a falta destes que marginaliza Watts. «Existem mais de três quilómetros e meio desde, digamos, a cafeteria Watts Happening até à autoestrada Harbor, as rampas de saída não estão muito bem colocadas quando se chega e, lá são muito poucas as pessoas que têm carro para poderem utilizar a autoestrada.»^[69]

Ironicamente, poderia ter sido a via-férrea a única a funcionar como contraponto às maldades automobilísticas. Só não o foi porque, como se observou, em 1961, a Pacific Electric decidiu encerrar a ultima linha de “vagões vermelhos”^[70]. Todavia, e ainda segundo a opinião de Banham, o que irá salva Watts, poderia ser paradoxalmente a construção de uma nova autoestrada que estaria programada a atravessar o bairro no sentido este-oeste no futuro^[71]. A criação de um nó viário, não só produziria melhores conceções e, com isso, um melhor serviço de transportes públicos, como melhores empregos ou mesmo injeção de capital pelas expropriações que consequentemente

50. Los Angeles - Bairro de Watts (divisão), 1940. Fonte: city-data.com/forum/los-angeles
51. Los Angeles - Bairro de Watts (distúrbios), 1964-65. Fonte: The Times
52. Los Angeles - Bairro de Watts (divisão e marginalização), 1965. Fonte: The Times

66. Idem, p. 61
67. Idem, p. 153
68. BANHAM, Reyner - Cuatro artículos sobre Los Ángeles. In WALTER, Enrique. *Lo ordinário*, p. 18
69. Idem, p. 18
70. Idem, p. 19
71. Idem, p. 19

01.INFRAESTRUTURA
015.CASO DE ESTUDO: LOS ANGELES



53.

uma autoestrada produz.

Em remate, a Los Angeles de quatro ecologias que Reyner Banham nos mostra, para além da sua funcionalidade enquanto grande cidade, está apesar de tudo longe de ser perfeita. Que as relações entre forma urbana e forma social são complexas, e embora se possa colocar em xeque o seu modelo simples e mecanicista, como ele próprio o afirma, é falsa a ideia de que essa relação não existe. Afinal de contas, tanto Watts como as autoestradas são produtos da via-férrea. Se em Londres a massa densa imperou sobre as suas ligações, a pouca construção em Los Angeles foi o *handicap* às autoestradas. Apesar disso, e embora tenham uma lógica organizativa, constituíram-se como barreiras à cidade, com especial relevância sobre Watts, que ficou isolado sem entradas nem saídas à modernidade. Uma panela de escape tamponada, sobre o efeito manipulador da infraestrutura. Enquanto para a via-férrea, Watts foi determinante, para a autoestrada essa prioridade foi relativizada.



54.

53. Los Angeles - Pacific Electric Railway, 1947 - Mapa da rede ferroviária
54. Los Angeles - Linha-férrea Long Beach | Watts, 1961. Fonte: pacificelectric.org

ATO 02.TEATRO
021.TEATRO E CIDADE
022.ENCENAÇÃO DO ESPAÇO
023.LUGAR CONSTRUÍDO

«Não é possível falar de teatro sem falar do cívico, do comum.»

Luís Varela à conversa com os alunos da UAL (5ºano), 2012.





02. TEATRO

021. TEATRO E CIDADE

Após o lançar desta perspectiva, em que a cidade moderna ficou subjugada a uma lógica industrial e capitalista, convertida num sistema funcional e abstrato, em que a infraestrutura se tornou na principal alavanca ao desenvolvimento económico, constata-se que a sociedade foi completamente urbanizada e enfatizada pela máquina. Poderíamos mesmo dizer, que o processo urbano converteu os cidadãos a uma condição urbana, tendo sido o Homem absorvido por esta expansão e por esta ação própria.

A cidade moderna que hoje conhecemos é o produto mecânico desta mística, onde na mesma se vê refletida a vida diária, com a sua utilidade e servidão. A cidade está assim assente sobre uma ideia de fantasia que percorre a sua construção, e a leva a partir dos seus usos e hábitos, bem como de todos aqueles que a compõem, para transformar os lugares construídos, como adiante iremos retratar.

Tal leva-nos a uma conjugação de conceitos que se traduz na teorização sobre o direito à cidade e entender a semântica do que é o teatro. Sendo este identificado como um equipamento composto por atores, espaços e cenários, assim como aparelhagem, que em conjunto o formam, desde sempre que representa a ideia de servir o mundano e o social.

Todavia, esta ideia nem sempre se estabeleceu dessa forma. Se o teatro da grande metrópole do séc. XIX era para ver e ser visto, mais do que dialogar com o palco, havia a ideia a partir da revolução Francesa que, o teatro deveria servir o povo. Ponto de encontro, lugar onde se falasse das peças. Um pouco como acontecia na Grécia ou na Roma antiga, onde se montavam palcos de rua para ali decorrerem comédias, farsas, etc... Possibilitar o comum, o prosaico.

Neste contexto, a aproximação de teatro e cidade estabelece-se pela forma como ambos retratam o mundo em que vivemos, sob campos opostos de perspectiva: enquanto o teatro cria uma relação de arte com a vida urbana, a cidade e a sua vivência são reflexo do real e não de uma arte performativa, estando os dois em figuração metafísica.

Assim, o teatro mais não é do que o aproveitar da cidade e da sua vida quotidiana, refletida no palco. Partimos desde logo da interpretação do que é o teatro e a vida teatral, sendo esta representação da vida real ou ficcionada, transposta para o palco, como que “aprisionando” a vida exterior.

Interessa-nos algo mais profundo que uma mera visão cénica da cidade, mas sim a própria vida em cidade. Encontrar uma certa medida de comparação entre as duas - cidade e teatro - pode ser o mote para a compreensão desta participação ativa entre



55.

02.TEATRO
021.TEATRO E CIDADE



56.



57.

as pessoas, e os espaços, bem como pela sua vivência.

Se numa primeira lógica de urbanismo moderno a consciência era demasiado ortodoxa como se verificou anteriormente, a partir do pós-guerra o fator humano, e o lado humanizante estabeleceu-se como um fator essencial para os urbanistas. Repare-se por exemplo no caso de Jane Jacobs^[72], para quem a cidade é muito mais do que ruas e pavimentos, e que, estas são muito mais do que meras infraestruturas. Traz-nos também assim, a forma como a própria cidade vive e como todos os movimentos a orientam. A calçada por si só é para a autora uma abstração, só tendo significado com o entorno. Com este princípio não se pode estabelecer a ideia de que a cidade se constrói por si só através de mecanismos e sistemas de organização e regulação da mesma, mas, e também, a partir da forma como se estabelecem vivências naqueles.

A cidade vive essencialmente de uma atividade constante de ações produzidas pelo Homem, onde cada ser tem o seu papel definido, no palco de intervenção urbana. Assim, não podemos afirmar que esta ação teatral decorra em espaços destinados a tal, mas ela ocorre em modo geral um pouco por todo o espaço da cidade, não estando confinada concretamente a um local. Pressupõe-se neste entender, que a cidade deve ser definida a partir de uma vida e lugar coletivo da sociedade, onde as pessoas tendem a relacionar-se entre elas e o meio que as envolve.

Faz pois sentido, estabelecer a ideia de que o ambiente produzido em cidade seja entendido pelo campo teatral, uma vez que não poderemos só associar a ideia deste teatro pelo lado vivencial/ humano, mas também pelo lado em que as infraestruturas se caracterizam e projetam cada vez mais como ecologias próprias pelo território. Denote-se que por exemplo, uma autoestrada, uma ferrovia, ou mesmo um aeroporto, já produzem vivências próprias. São cada vez mais os supermercados de autoestrada ou estações de comboio, áreas de serviço com aspeto de posto de turismo ou casas de cultura regional, ou mesmo o comércio praticado pelas companhias aéreas de *low cost*, etc... Deixaram de ser meros equipamentos funcionais como acontecia até então, passando a corresponder às exigências da sociedade e ao mundo que vivemos (global), mantendo uma relação efetiva e afetiva com os lugares, com a vida, com a cidade e o espaço.

56. Lisboa - Movimento junto à estrada de Benfica, 2013. Fonte: Pedro Santos
57. Image conceito - Ballerina Project, by Dane Shitagi. Fonte: ballerinaproject.com

72. JACOBS, Jane - *Morte e Vida de Grandes Cidades*, p. 29

02.TEATRO
022.ENCENAÇÃO DO ESPAÇO

Será Lisboa um espaço encenado? O que é um espaço encenado? Como se constitui?

O repto para esta ideia é perceber os funcionalismos da cidade, através dos seus condicionalismos e das suas atitudes urbanas. Entende-se por espaço encenado - e embora um termo amplo - aquele que representa um ambiente próprio, real, o qual está associado a relações inter-humanas, e entre estas e a própria cidade. Um espaço cujo uso é destinado à movimentação de atores perante um cenário materializado em lugar próprio e teatral em relação com o público. Tal como acontece no campo teatral, o espaço encenado real em cidade, é em ambos os casos, um espaço que nos permite manter uma relação permanente com a poética do texto em sintonia com a história. Sendo que, como manifesta Felisa de Bras Gómez: «[...] una estrutura simbólica, un objeto poético que crea redes de significado que permiten al espectador hacer una lectura matizada del texto.»^[73]

Desta forma, a leitura a fazer de Lisboa deve, enquanto espaço encenado, ser observada logo no seu início à sua condição morfológica. Desde a idade média, que a história da cidade se consolidou como cidade paisagem. Os principais espaços urbanos aproximavam-se de sítios ou lugares com maior complexidade morfológica, como rios, vales, colinas, e encostas. Esta realidade de ocupação territorial é visível também nas ex-colónias e permite compreender o modo como sempre ocupamos o território.

Foram as necessidades funcionais e socioeconómicas que permitiram sobrevalorizar a ideia de fruição de um ambiente natural transformado pelo homem. Um pouco à imagem da memória da Grécia antiga, procurou valorizar-se cada lugar, mais do que impor-se algo a esse lugar. Trabalhando formalmente numa articulação conjunta todos os ambientes oferecidos pela natureza.

Nisto, já Aristóteles assentava a sua filosofia, ao entender o mundo num pressuposto materialista de que teria uma forma não interventiva idealista e anti-transformadora da realidade e, aceitava a natureza de forma pacífica. Aceitando o Homem o mundo, e não transformando-o.

A contemplação acima da modificação, como diz Aristóteles, seria sensorialmente perceptível pelo singular, e com o conhecimento geral e indutivo, que não se pode realizar sem a percepção do sistema. A escolha de um determinado tipo de sítio pelas suas formas potenciando o belo, como a Grécia, a estética, na relação entre habitantes e a paisagem, e permitindo desenhar cada urbe pela génese das linhas de ocupação.

Tal como Lisboa, a existência de uma geometria distorcida, mas adequada por cada acidente ideográfico, levaria a uma visão materialista. Onde só se transformava o mínimo, e em termos “orgânicos”, verifica-se, que a da cidade é limitativa, no sentido,



58.



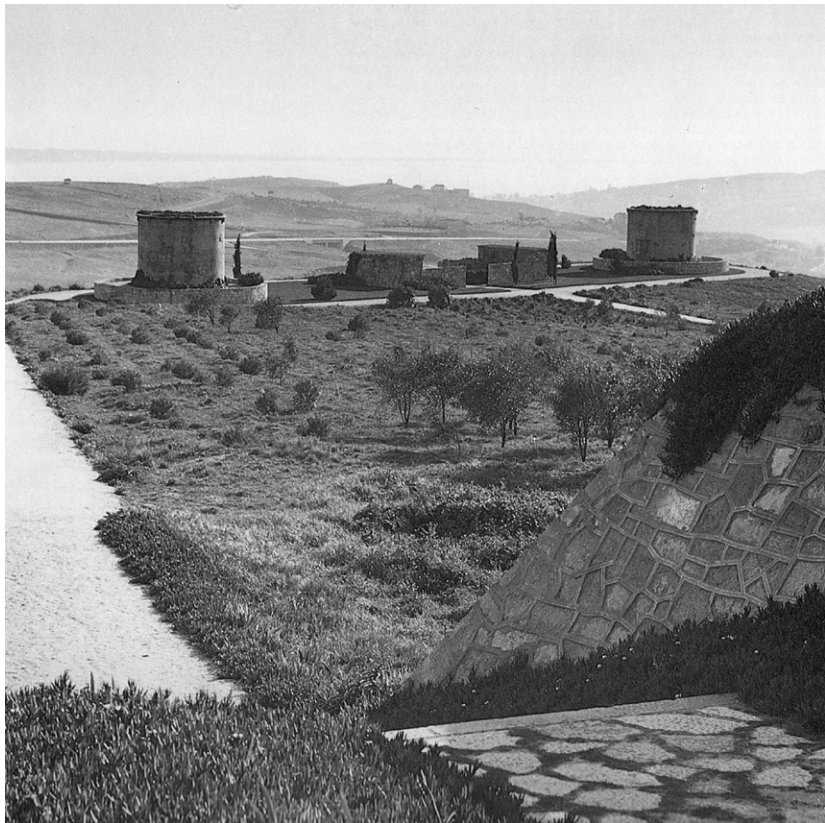
59.

73. GÓMEZ DE BLAS, Felisa - *El Teatro como espácio*, p. 37

58. Lisboa - Cidade paisagem. Vista sobre o castelo de São Jorge, 2010. Fonte: Pedro Santos
59. Atenas - Cidade paisagem. Vista sobre a Acrópole, 2010. Fonte: Pedro Santos

02. TEATRO

022. ENCENAÇÃO DO ESPAÇO



60.



61.



62.

60. Lisboa - Vista de Monsanto segundo o plano de Keil do Amaral (década de 40). Fonte: Keil Amaral. arquitecto 1910-75

61. Lisboa - Vista de Monsanto sobre o presídio e moinhos, 1940. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa

62. Lisboa - Vista de Monsanto sobre o Aqueduto e a cidade, (década de 40). Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa

de que neste plano se torna mais difícil construir.

Por um lado, Lisboa acabou por ser estruturada de forma dicotómica, combinando uma enseada protegida e uma colina. No topo, estavam as classes senhoriais, conventuais e campos de agricultura. No baixo, as atividades de labor e zonas portuárias, em toda uma lógica organizativa de cidade paisagem.

Monsanto aparece na paisagem de Lisboa um pouco como essa memória histórica, ou seja, um lugar natural transformado pelo Homem, mas sobretudo instigado para a produção e abastecimento da cidade, ora por moinhos, ora por pedreiras que alimentavam a sua construção. Para além disso, Monsanto revela-se como um grande Parque, constituído como um sistema de equilíbrio, a todos os outros ecossistemas, o que faz com que este território se revele também ele como um espaço teatralizado e delimitado em si mesmo, construindo uma identidade própria, em contexto urbano.

Ora o que define a identidade é o facto de se traduzir num conjunto de elementos pelos quais conseguimos reconhecer um indivíduo, e urbano como aquilo que está subjacente à cidade. Desta feita, identidade urbana pode ser definida pelo conjunto de elementos ou relações análogas que caracterizam uma cidade ou parte dela.

Verificamos assim, que este conceito é sempre aquilo que nos identifica com um determinado lugar e nos relaciona, quer com o edificado arquitetónico, quer com o meio envolvente. Que, o reconhecimento de um espaço é o produto resultante da memória e da relação que o Homem tem de construir padrões coletivos do local que habita ou se familiariza. São características que decorrem de valores culturais padronizando as populações na forma como se apropriam do espaço e originam ambientes e consequentemente vivências. Alusivo a isto, Pedro Brandão descreve que as características identitárias de um local decorrem da forma como a população se relaciona com o ecossistema e se apropria do espaço, originando padrões de vida específicos que se refletem na configuração da paisagem. Os locais memoráveis são aqueles «[...] que traduzem uma interação equilibrada entre o homem e o meio, ostentando uma identidade singular que as pessoas reconhecem facilmente.»^[74]

Estas ocorrências são visíveis em todos os locais, contudo o urbano, é por natureza o espaço de eleição de todo o homem civilizado. Significando com isto que identidade urbana é o resultado intrínseco desse evoluir como coletividades organizadas que somos.

A existência de diferentes identidades é qualquer coisa que acompanha o evoluir das cidades. É possível compreender a cidade como uma constante mutação, um ganhar de rostos que se expressa em diferentes identidades. A isso faz alusão Álvaro Domingues que refere «como nas pessoas, as identidades não se adquirem de uma

74. BRANDÃO, Pedro. *Política de cidades*, p. 18

02.TEATRO
022.ENCENAÇÃO DO ESPAÇO

vez para sempre e não se poderá também viver entre a esquizofrenia do excesso de identidade.»^[75]

É visível então, que numa mesma cidade, poderemos ter partes que não correspondam de forma idêntica. Pois todas na sua génese apresentam, história, cultura, raízes, hábitos, costumes, tendências e modas diferentes. O reflexo de uma sociedade é assim expresso na sua imensa capacidade de criar, transformar e reinventar preceitos adequados às suas necessidades, e é essa a imensa riqueza que nos atrai enquanto indivíduos pela cidade.

Assim, a identidade de uma cidade é também caracterizada por um conjunto de elementos que se distinguem quanto à sua morfologia; quanto ao seu espaço público; quanto ao seu edificado. Três elementos essenciais, que embora distintos na sua especificidade, são primordiais para haver uma relação com o espaço.

A morfologia urbana é aquilo que caracteriza a forma de uma cidade ou de um lugar. A plasticidade que adquire todo o espaço público edificado numa determinada topografia. A melhor definição para caracterizar morfologia urbana é olharmos para o exemplo do que é a cidade de Lisboa, como já demonstramos.

Por outro lado, o espaço público é aquilo que molda a forma urbana, o que ladeia o domínio privado (habitações), o local ao alcance das comunidades e que serve de ambiente à partilha e socialização comum. Um espaço livre, de partilha por onde todos podemos passar ou estar, refletindo padrões e usos aceites por todos. São eles que protagonizam o palco da encenação coletiva, o meio por onde o Homem se identifica e se reconhece na sua própria cultura.

Estes espaços adquirem inúmeras tipologias podendo elas segundo Pedro Brandão^[76] estruturarem-se por seis tipos de referências: do tipo traço, que incluem locais de estadia (praças, largos) e de circulação (ruas, avenidas); os do tipo paisagem, que se dividem em locais de lazer (parques, jardins) e contemplação (miradouros); os do tipo deslocação, definidas por zonas de estacionamento e transporte; os do tipo de memória, caracterizados por serem espaços de reflexão e de saudade; os do tipo económico, onde se incluem todas zonas comerciais interiores e exteriores; e os do tipo gerado por edifícios ou sistemas.

O espaço público mantém pois uma relação direta com o edificado. Sobre essa condição, o Homem, não é mais do que um ator ativo desse palco, que constrói determinadas perspetivas óticas sobre um lugar. Mas também essa visão pode ser montada por frames, numa sequência de enquadramentos urbanos. Acontecimentos furtivos que nos colocam como agentes de ligação entre o percurso que definimos e o edificado, que podem resultar de forma natural ou fabricados com o intuito de

produzir diferentes tipos de emoções.

Em suma, o que se depreende de espaço encenado é a relação que se estabelece entre as dinâmicas da morfologia urbana, do espaço público e do edificado que constitui um lugar. Neste intuito, Lisboa apresenta características que comprovam que este é um território já por si só naturalmente encenado, e que serve de palco para a representação de uma teatralização abstrata do Homem no espaço.



63.

75. DOMINGOS, Álvaro - *Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos*, p. 56
76. BRANDÃO, Pedro - op. cit., p. 19

63. Lisboa - Vista do Panteão Nacional sobre a cidade, 2010. Fonte: Pedro Santos



02. TEATRO

023. LUGAR CONSTRUÍDO

A paisagem urbana da cidade de Lisboa é hoje alvo de um processo de múltiplas transformações, e mesmo de regeneração. O efeito absorvido é que o deslocamento dos centros urbanos, quase sempre acompanhados de novas construções na periferia, levando a um acarretar de novos equipamentos, infraestruturas viárias, e toda uma série de instrumentos, o que levou a uma descaracterização geral da forma como se pensa e vive a cidade.

Assim, o papel de quem pensa e projeta a mesma, ainda que seja de raiz, não deverá aliar-se de todo do contexto ao qual se insere. O que faz com que cada lugar pensado traduza características próprias, reveladoras das suas pré-existências, em que a topografia, a morfologia local, os seus elementos naturais, ou outros aspetos como a identidade ou memória coletiva, devam ser o reflexo de uma influência da qual o projetista não pode derivar.

No entanto, a realidade a que temos assistido em obras e espaços públicos criados, denota uma insinuação estética e simbólica na construção, que se isola destes elementos supra traduzidos, e antes denota um egocentrismo de uma sociedade que é consumista.

Procura-se muito mais a imagem ou a valorização do espetáculo, esquecendo porém o lugar “locus” e as suas circunstâncias. De facto este tipo de atitude tem revelado uma alienação dos destinatários das mesmas – o público - que simplesmente as aceitam, perdendo-se com essas obras, valores e memórias que ligam o ser ao local, e que são interligadas a este.

O reconhecimento de um espaço é o produto resultante da memória e da relação que o homem tem com o construir padrões coletivos do local que habita ou se familiariza. Tal decorre de valores culturais, padronizando as populações na forma como se apropriam do espaço e originam ambientes e consequentemente vivências.

Tal leva-nos a uma psicologia de pertença a um ambiente (bairro, cidade,...), onde as pessoas se padronizam por ideias socio-espaciais, territoriais, comportamentais, sociais, e temporais. A esta relação “psicogeográfica” é atribuída a ideia de memória coletiva, onde lugar e memória não podem ser desligados. Se a memória no geral é uma expressão que nos remete para a existência de vários patamares de vivências guardadas no cérebro, à semelhança, os lugares são fruto de uma acumulação de história, culturas, e construções.

Desta forma, o comportamento da cidade é feito nessa ótica, construída por layers que nada são mais do que sucessivas camadas, acumulando memória num espectro de tempo, o que faz com que exista uma diversidade de ambientes, de formas, que



65.

02.TEATRO
023.LUGAR CONSTRUÍDO



66.

estão inerentes aos lugares, como já havíamos referido.

Outra ideia que tem de ser associada à identidade dos lugares, é a que resulta da continuidade do uso e da apropriação dos indivíduos dos mesmos. Com isto Pedro Brandão descreve que esta é: «[...] um conceito antinómico de alienação: quando o sujeito não se identifica com os objetos e lugares socialmente produzidos. A apropriação é, pois, um processo “contra a alienação”, baseado na vida quotidiana [...]»^[77]

De certa forma, o significado de identidade de um determinado lugar é um processo que se vai transformando pelo homem, e no tempo, pois é ele que vai construindo o lugar e ao mesmo tempo acomodando-se a este. E essa acomodação é o que acompanha o evoluir das cidades, sendo pois possível que uma cidade em constante mutação, seja um ganhar de rostos que expressa diversas identidades.

Atendendo ao descrito, o valor do “locus”, lugar, é entendido como algo que ganha expressão, e que Aldo Rossi entendeu como sendo uma «[...] relação singular, mas universal, que existe entre certa situação local, e as construções que se encontram naquele lugar.»^[78] O autor descreve ainda que a escolha de um lugar para construir na cidade era algo que já no mundo clássico se entendida como essencial. Assim a projeção de uma cidade não pode ser feita ao acaso, e terá de ser construída a partir de traços urbanos e de memória.

Aldo Rossi exprime também a sua relação com o “locus” como uma relação entre o indivíduo, a arquitetura, os lugares, a forma urbana, a topografia, as memórias, e os acontecimentos históricos, e naturais. Lugar e homem fazem parte de uma relação simbiótica, que não pode ser desassociada. Temos no entanto assistido que não tem existido esta relação na cidade global, uma vez que a estrutura social e espacial das cidades tem assentado numa lógica económica, resumindo tudo numa sedução e atração pela imagem.

A cidade moderna é hoje assim categorizada segundo Marc Augé que coloca o enfoco no contexto como algo que mudou. Como estudo, a antropologia sempre se debruçou sobre a tentativa de situar pequenos grupos no seu contexto. «O que mudou é que o contexto é hoje global para toda a gente.»^[79] Para o autor, a mundialização e globalização são coisas completamente distintas. A globalização é o termo “tecnoeconómico” da mundialização: «o mercado global e os modos de comunicação (internet, televisão, etc...)»^[80].

O mundo é um órgão vivo e em plena mutação. Desde que a modernidade nos vinculou, temos assistido a um evoluir constante da sociedade e do próprio lugar. O “locus” é algo que se transforma pelo tempo e pela escala. Enquanto o Homem fizer

77. BRANDÃO, Pedro - *O sentido da cidade*, p. 66
78. ROSSI, Aldo - *Arquitectura da cidade*, p. 147
79. AUGÉ, Marc - (23 de julho de 2011). "Há uma tal aceleração da modernidade que já não sabemos em que história estamos". Expresso - ATUAL, p. 36
80. Idem, p. 37

02.TEATRO
023.LUGAR CONSTRUÍDO

avanços na tecnologia, todo um mundo e as sociedades no geral, mudam. É tudo uma questão de proporcionalidade, de tempo e de espaço.

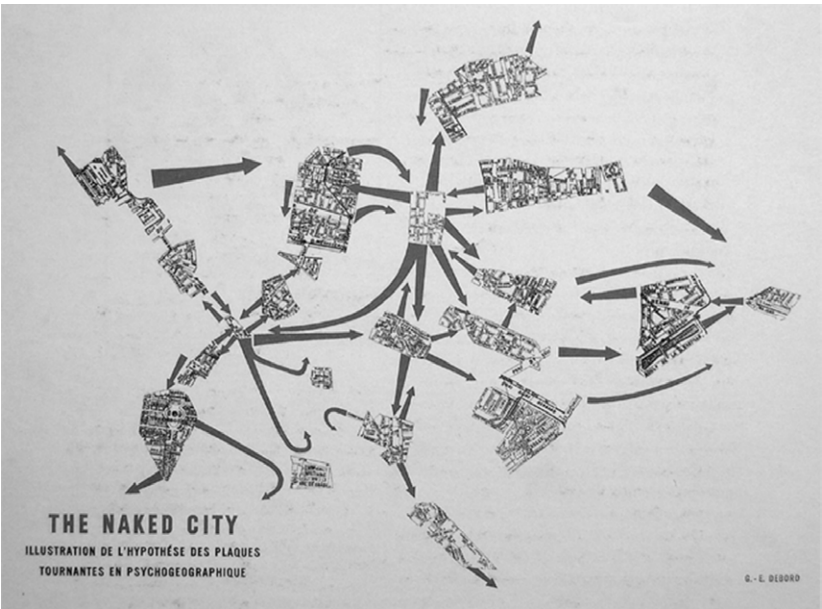
O que tem levado esta estetização a um mundo anestesiado e sem capacidade de desenvolver consciência crítica, transformando-nos numa cultura fotocópia. Sobre esta ideia muito se tem teorizado, vejamos por exemplo o caso de Guy Debord^[81] ao elevar o vício do “espetáculo” como o culpado da transformação da sociedade, onde a saturação da imagem, e a produção massiva de informação, bem como a fetichização pela estética, provocam a complacência e um estado de embriaguez social, que leva a marca do capitalismo. Tem assim a imagem um papel na vida contemporânea com a transformação de uma sociedade espetáculo.

Aliás, esta teoria já havia sido preconizada e refletida na cidade situacionista, que se contrapunha a estes ideais de oposição à estetização da imagem. Os teorizadores deste fundamento viam a cidade como uma relação entre o ser e o lugar, procurando uma busca de emoções, desejos e experiências, colocando a arquitetura como “o elemento” dessa relação. Esta nova forma de ver o urbanismo permitia uma melhor vivência dos lugares, uma arquitetura mais dinâmica, sensível e capaz de contrariar o estético e o funcional.

Contrariamente a esta lógica, podemos verificar a cidade de Las Vegas, onde segundo Robert Venturi^[82] esta acolhe a superficialidade e a imagem mercantilizada como uma celebração. Traduz um mundo, onde a cidade se constrói a partir do outdoor, da ilusão, e do imaginário, reduzindo os preceitos a um mero espetáculo – cenário.

Ao mesmo tempo, dir-se-ia que este caminho que nos tem levado desde o renascimento, ao movimento moderno, e mundo global, marca progressivamente um afastamento do ser humano com o espiritual, e com a arte total. Conferindo assim uma progressiva redução de identidade, hoje a experiência perde valor, sendo substituída pelos meios de comunicação, e pelos media, definem a identidade dos lugares, oferecendo-nos narrativas diferentes da experiência coletiva. A questão do ato de projetar e construir de raiz não existe. O que existe de facto, é sempre um contexto, um ponto de apoio anterior, seja um lugar com a sua topografia, e elementos naturais, seja uma morfologia urbana pré-existente.

Deve-se assim entender que, o ato de construir cidade seja inerente à ideia do “locus”, onde o lugar terá sempre um papel importante na caracterização de espaços urbanos. É impossível partir do zero para projetar sem se associar a mesma à relação com o humano, sendo que os próprios edifícios deverão respeitar sempre essa ligação. Esteja-se na produção de parte de cidade ou na edificação, a memória do local onde esta se insere, deverá ser preservada, respeitando a identidade em causa. Fazer cidade implica uma percepção da envolvente com o edificado e o espaço público.



67.



68.

81. DEBORD, Guy - *A Sociedade do espetáculo*.
82. VENTURI, Robert - *Complexity and contradiction in architecture*.

67. Cidade siuacionista e teoria da deriva (psicogeografia), 1957. Fonte: Situationist International
68. Las Vegas - Strip construída pelo outdoor. Fonte: Learning from Las Vegas

ATO 03. TEATRO E INFRAESTRUTURA

031. MÁQUINA INVISÍVEL

032. ORGÃO VISÍVEL

033. CORPO E MÁQUINA

034. A DRAMATIZAÇÃO DA MÁQUINA

«Viajo pela auto-estrada; penso que as ponte que cruzo e que fazem baixar a cabeça ao meu filho, alimento de fantasia de longos percursos de verão, são iguais por pequenos grupos, subtilmente diferentes duas a duas, diferentes depois quando se salta de grupo. São diferentes engenheiros envolvidos. Um escolheu os pilares inclinados, divididos em três formas longilíneas, três vigas fortes a comandar o desenvolvimento da ponte; a outro, o desenho foi de pilares redondos, verticais que seguram o repouso do tabuleiro do viaduto; a passagem de uma bicicleta ou um tractor deseja a auto-estrada em baixo, o ruído cíclico que se desenfia a partir daquele momento da ponte que esconde as origens e os fins do movimento.

Quem anda, a ruralidade lenta que atravessa a ponte por cima, ou os carros que a subpassam ligando os mercados?»

Dias, Manuel Graça. Auto-Estradas, In *Vida Moderna*





ZÉ MARABUTO - LEITÃO ASSADO



TAKE AWAY 214 444 779

...tão bom, aqui tão perto!



OPOR

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
031. MÁQUINA INVISÍVEL

O conceito de cidade moderna já aqui parafraseado e que nos levou a entender a mesma sob uma lógica de cidade articulada, e organizada segundo uma matriz racional e funcionalista, convertida num sistema – capitalista, maquinista e industrializado – tem-se revelado numa prática ideológica e no motor das transformações sociais desde os meados do século XIX, caracterizando-o como de indutor e induzido^[83]. Isto é, indutor, todo o processo inerente à industrialização e, induzido, toda a problemática de urbanização.

No entanto, e embora se reconheça que o mundo se urbanizou, e à medida que o urbano se generaliza a cidade muda^[84], não se pode ignorar a realidade à nossa volta. Nunca como agora, as grandes cidades dependeram tanto da sua ligação ao exterior. Desde o processo de industrialização que caracteriza a sociedade moderna, e que, levou ao descentramento da cidade, a necessidade de ligação ao mundo nunca foi tão forte, caraterizando Marc Augé: «[...] ao descentramento da cidade corresponde um descentramento do lugar onde se mora, pois no centro do lar passou a estar a televisão e o computador, isto é, o que o liga ao exterior.»^[85]

A esta evidente transformação do Homem, pode dizer-se que o sistema está na moda, não só no pensamento, como nas terminologias e na própria linguagem. O mesmo acontece com o urbanismo, e hoje as questões urbanísticas saíram do círculo dos técnicos e dos especialistas e estão na rua, entre o domínio público.^[86] A estética funcionalista mantém-se e constitui-se assim como cada vez mais sólida entre nós. Ela deixa de estar só na organização das cidades, mas também em toda a sociedade, que se mostra induzida sobre todos os processos racionais e lógicas mecanicistas que nos trouxe a industrialização.

Nesta ótica, o peso que a infraestrutura tem nos processos sistemáticos da cidade, não só faz parte desta, como se tem evidenciado e proliferado de uma forma cada vez mais global. Denota-se mesmo que existe uma cada vez maior relação entre estes instrumentos organizativos e a própria sociedade. Em concreto, tal pode ser verificável numa dependência cada vez maior que o Homem tem na procura de conhecimento e na forma de se relacionar entre si. Veja-se como as redes informáticas, por exemplo, demonstram uma teia alimentada pela própria utilização, o que quer dizer que a partir de um primeiro ponto de contacto se estabelecem todo um conjunto de relações e de interligações.

Do mesmo modo, esta evidência traduz-se um pouco pela cidade, quando a infraestrutura ganha relevo por se colocar num papel de interlocução neste círculo. Assim, a dita dependência da cidade das infraestruturas é algo incontornável, tornando-se como que uma fixação ou obsessão pelo crescimento, pela necessidade que o capitalismo tem de se reproduzir, e que, mesmo aparentando um certo risco na



69.

83. LEFEBRE, Henri - *O direito à cidade*, p. 17
84. AUGÉ, Marc - (23 de julho de 2011). “Há uma tal aceleração da modernidade que já não sabemos em que história estamos”. Expresso - ATUAL, p. 37
85. Idem, p. 37
86. LEFEBRE, Henri - op. cit., p.15

69. Imagem de Frankie Turner à forma de vida da sociedade. Fonte: bbc news

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA

031. MÁQUINA INVISÍVEL



70.



71.

sua relação entre o envolvente, esta não deixa de ser uma aposta necessária, porque dela depende o evoluir da cidade e do Homem.

Contudo, há na forma como ela se estabelece um certo grau de superioridade e de egoísmo, que tal, leva à ideia de que a mesma se comporta como uma aparente máquina invisível. Há pois, como que uma instrumentalização do processo com esta atitude. Uma prática individual de controlar os processos organizativos na sociedade. A infraestrutura passa a ser detentora de uma capacidade de criar ou de estabelecer elos de ligação, pontos de contacto, relações entre os vários sistemas que, subvertem o processo natural na sua relação com o território.

Assim, esta manipulação abstrata cresce consoante a dependência se efetiva. Ou seja, quanto maior for a vontade ou a necessidade de viver segundo os meios ou os métodos determinados pelas infraestruturas, maior é a procura, maior é a sua influência em todo este esquema. A condição “humana” é assim submetida à lógica dos processos capitalistas pela sua própria necessidade, tornando-os num fenómeno evidente de superioridade, e que, por sua vez leva à inevitável construção do “urbano”.

Tal atitude, é perfeitamente entendível desde os primeiros esquemas do urbanismo, como já verificámos e, de onde é perceptível a vontade determinante que a infraestrutura tem na organização de toda a cidade, subjugando-a dir-se-ia à sua vontade, e tomando assim o papel principal em todo o cenário, tratando-se como que de uma libertação espiritual da máquina perante o Homem e a natureza.

Hoje, o cenário não é de todo diferente, embora se estabeleça uma maior relação entre o mundo racional e o orgânico, esta atitude não deixa de se comportar como dominante entre o primeiro e o segundo. Há como que uma submissão ao papel que a infraestrutura detém na organização da cidade que leva a que a mesma continue a ter um papel determinante nessa estrutura.

Veja-se por exemplo, o caso da rede de metro, onde com o determinar do seu percurso subjuga os titulares a apenas poderem usufruir desse transporte nos termos que o próprio indicar, parando apenas nas paragens pré-estipuladas, e em nada valendo a vontade dos passageiros. No entanto, é o meio de transporte que melhor se identifica e responde às práticas urbanas. Também com as autoestradas se verifica esta atitude, o trajeto é como que oferecido de uma forma direta e não contornável.

Podemos interpretar isto na lógica funcional de um videojogo, onde se constata que somos inconscientemente localizados num qualquer cenário de ação, sem saber como lá vamos parar e quando começamos a jogar. Tal leva-nos à dita condição de controlo que está sempre presente. Se num jogo apenas podemos escolher alguns campos, como que pessoa ser, a roupa vestir ou o corpo a ter, o programador do jogo

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
031. MÁQUINA INVISÍVEL

é quem determina o campo de ação do mesmo. Na mesma medida na cidade perante uma infraestrutura viária, como a autoestrada, somos forçados a apenas utilizar as entradas e saídas que a mesma nos oferece.

Ou seja, esta atitude demonstra a forma como somos manietados na cidade pelas infraestruturas que detém o poder e o discernimento de nos subjugar aos interesses da própria. No caso de estudo sobre Los Angeles isso é por demais evidente, a força que a autoestrada detém sobre o território, constituiu-se como um dos grandes motivos à “guetização” de Watts. A falta de entradas e de saídas que aquela oferecia era apontada por Reyner Branham como a causa dos distúrbios naquele bairro. E que, a solução para tal evidência seria forçosamente a construção de uma nova autoestrada capaz de varrer os problemas causados pela anterior.

Na mesma sequência, verifica-se que em Lisboa, a realidade não é diferente. As infraestruturas inicialmente desenvolvidas pela extensão do Vale de Alcântara têm-se constituído como barreiras evidentes à permeabilidade e continuidade da cidade, e nesse sentido, acabam por ter uma relevância evidente de instrumentalização e manipulação daquele território. Denote-se por exemplo, que a construção ao longo dos anos, de mais e mais infraestruturas sobre este local, tem conduzido a uma intensificação crescente e visível, não só na solidificação urbana, mas também, da hegemonia destes instrumentos como símbolos do progresso e da política.

A cidade neste ver, torna-se também ela comparável àquela máquina invisível que tudo controla. Sendo ela um produto da industrialização faz sentido, interpretá-la como infraestrutura. É uma criação do sistema que tudo gere à sua volta, protagonizando a celebração da economia, do tesouro, do capital, das riquezas e das tocas.

De certo modo, Monsanto pode ser perspectivado também neste prisma, por se comportar como uma infraestrutura urbana. Isto porque, apesar do seu aparente tapete verde e natural, que serve neste sistema para o equilíbrio ecológico dos ecossistemas da cidade, não deixa de ser um produto do Homem, que com a sua intervenção possibilitou uma aparente manipulação da natureza. O plano desenvolvido para Monsanto pelo arquiteto Keil do Amaral, demonstra isso mesmo, uma atitude superior em domesticar um lugar inóspito ao urbano, como fica demonstrado por estas palavras: «ainda não há muito tempo que a serra de Monsanto era um antro de cavernas habitadas por trogloditas cavernosos. Porém, o arquiteto Chico Keil (D. Nuno da Câmara Montes Claros) pegou no “lapinhos” e transformou-a numa bela perspectiva.»^[87]

Se olharmos para o exemplo do Central Park, confirma-se – embora num estilo diferente – de acordo com Rem Koolhaas, a mesma situação, não só como uma operação de preservação, mas como um acontecimento de uma série de manipulações



72.



73.



74.

87. AMARAL, Keil - *Arquitecto*, p.26

72. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra
73. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra
74. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: climar.pt

03.TEATRO E INFRAESTRUTURA
031.MÁQUINA INVISÍVEL

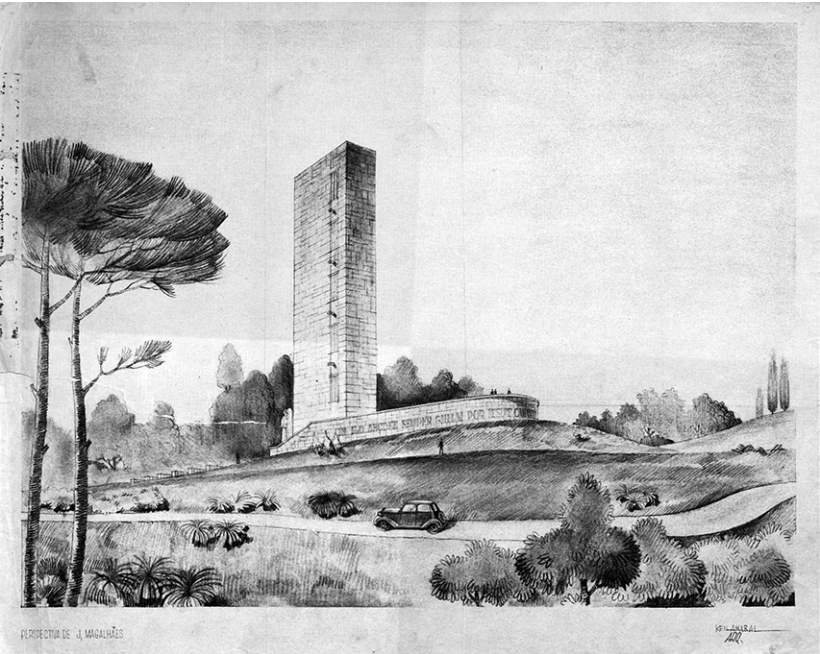


75.

e transformações ocorridas sobre a natureza. Todo o Parque comporta-se como uma enorme e invisível infraestrutura sob «[...] um tapete arcádico sintético.»^[88]

Em analogia, a mesma atitude é perceptível no mundo teatral, onde existe uma máquina por detrás do palco. Ocorre, que neste caso, estamos perante uma atuação em que aquela é levada também por si só a organizar e manipular todo o cenário da peça em cena. É através desta máquina que o pano se levanta e os vários cenários decorrem ao longo do palco, estando-se assim perante uma organização de toda a estrutura. No entanto, a máquina sujeita os atores aos artifícios que a mesma já tem articulado: só podem ser aquelas cores, aquelas luzes e aquelas cenas pré-determinadas, estando os mesmos sujeitos ao que lhes é oferecido. Há como todo um jogo oculto que colocando de forma impercetível aos espetadores estas soluções, por estes não poderá ser observado. Torna-se assim um elemento invisível de toda a organização do teatro, tal como a infraestrutura também pode ser encarada como um elemento de organização da cidade de forma invisível.

Constata-se no entanto que a infraestrutura, apesar de estabelecer uma ordem e uma organização em todo o território, de deter um papel dominante sobre todos os seus intervenientes, ao se colocar não só como uma máquina invisível, mas pertencendo ela a uma estrutura, e configurando que todas as estruturas têm dois lados, verifica-se em contraponto à infraestrutura um lado da estrutura que é perceptível, e que não pode ser totalmente desassociado desta.



76.

75. Lisboa - Vista sobre Monsanto de cima do viaduto Duarte Pacheco, 1940. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa
76. Lisboa - Desenho para o Parque de Monsanto. Francisco Keil do Amaral, 1938. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

88. KOOLHAAS, Rem - *Nova York Delirante*, p. 40

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
032. ÓRGÃO VISÍVEL

O lado visível desta estrutura é neste entender, o lado induzido do processo. Aquele pelo qual fica subjugado aos interesses indutores. A vida urbana constitui-se neste campo como o lado visível deste duplo processo: industrialização e urbanismo; economia e vida social. Sendo que, a um lado invisível, que controla e manipula os fenómenos urbanos, contrapõe-se o outro lado, o sensível, o visível e social do sistema.

A cidade constitui-se assim, num espaço complexo e muitas vezes contraditório. Ao lado invisível, que é ao mesmo tempo o lugar da produção, da circulação do capital, da política, o mundo da infraestrutura, sobrepõem-se o lado do uso, do conhecimento, das técnicas, e das obras (arte e monumentos). Lefebvre acredita numa “cidade-obra” que contrasta com a irreversível orientação do mundo capitalista, sendo que, a obra é o valor de uso e o produto o valor de troca^[89]. Fazendo com que o uso eminente da cidade, do espaço urbano, dos edifícios e monumentos, como refere o autor, possa se entender por “Festa”. Isto é, todo o lado visível e improdutivo, ligado à teatralidade, ao prazer e ao comum da vida quotidiana em cidade.

O valor do uso do espaço constitui-se neste entender, como aquele que responde diretamente aos processos dominadores da cidade, e que se configura no reprodutor da sociedade. O tecido urbano passa assim a comportar-se como um ecossistema que vive sobre a base económica das cidades, e que, configuram de uma forma, mais ou menos intensa ou degradada, a sociedade urbana^[90].

Como já havíamos observado, a forma como se olha para o espaço da cidade é determinante para se compreender o seu uso. Segundo Lefebvre^[91], o mesmo, deve ser encarado a partir da sua decomposição mas sempre como um todo, dividindo-o segundo: o percebido, o da prática espacial; o concebido, relacionado às representações do espaço; e o vivido, referente aos espaços de representação. Para o autor, esta tríade é a que melhor interpreta a funcionalidade teórica do espaço, e que, revela sem problemas as passagens entre os campos da vida quotidiana e a dinamização dos processos metropolitanos. São eles que modelaram o espaço urbano, e influenciaram tanto o tempo e os espaços, como estabeleceram os ritmos urbanos.

Por sua vez, são os atores que se introduzem e se apropriam deles, considerando-se igualmente que inovaram quanto ao modo de viver, (quer no manter dos laços familiares, de criar e educar crianças), como de reservar num lugar maior ou menor espaço entre classes sociais, e de utilizar ou transmitir a riqueza. Certo é que, estas transformações da vida quotidiana modificaram a realidade urbana, não deixando de manter as suas motivações. A cidade é assim, simultaneamente o lugar e o meio, o



77.

89. LEFEBVRE, Henri - *O direito à cidade*, p. 18
90. Idem, p. 24
91. LEFEBVRE, Henri - *La Production de l'Espace*, p. 40

77. Lisboa - Órgão em adorno de parede no Panteão Nacional, 2010. Fonte: Pedro Santos

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA

032. ÓRGÃO VISÍVEL



78.

78. Metro do Porto, estação da Casa da Música. Eduardo Souto Moura, 2005. Fonte: ultimasreportagens, by Fernando Guerra

teatro e a aposta destas interações complexas^[92] (metropolitanas e urbanas).

Neste intuito, o lado visível é ao mesmo tempo um órgão vivo e presente na cidade. É a forma como a sociedade se apropria do espaço urbano e o transforma em lugar vivo, sendo ele que melhor caracteriza as práticas representativas. O que equivale a considerar que a cidade hoje não é mais um lugar passivo só de produção ou de concentração do capital, mas que o “urbano” intervém como tal nos meios de produção^[93].

Assim, a representação em cidade transporta-nos para um mundo onde a realidade urbana não é desassociada da realidade quotidiana. Somos cada vez mais confrontados pelo tempo e pela forma como gerimos esse mesmo recurso. Onde o percurso diário entre as redes metropolitanas e a realidade privada estabelece uma perspectiva cada vez maior do espaço que se ocupa, traduzindo-se numa ligação permanente entre os locais de trabalho e os lugares de lazer. A esta associação, para além de se estabelecer numa exacerbada separação de lugares, não deixa no entanto, de se traduzir por uma prática espacial, isto é, o espaço entendível. Aquele pelo qual se interpreta como sendo o da prática espacial. E, um indivíduo que viva na periferia e que se tenha que deslocar de casa para o trabalho a partir das autoestradas, por exemplo, está a construir um cenário de vida urbana baseada na mobilidade – Tempo-Espaço.

Por outro lado, o espaço urbano é também ele construído, uma vez que a representação deste não deixa de estar desligada quando à sua visibilidade. A imagem e os signos que constroem a cidade traduzem-se em elementos cada vez mais visíveis e reveladores da urbe. Neste sentido, a elaboração do espaço é também ela reveladora de processos racionais que se constituem como definidores do mesmo. Verifica-se pois que há uma sujeição da construção destes espaços, à efetiva realização através de equipamentos tais como praças, largos, ruas, e jardins, mas também pela sua arquitetura com edifícios e monumentos que vão criando um mapa da cidade. Desta forma, o espaço é originalmente concebido para as práticas teatrais da vida em cidade, o que faz com que esta perceção nos remeta para a conceção da cidade de e para o Homem.

Por fim, a vivência dos lugares e a inter-relação com a simbologia e a imagem demonstra que neste campo o espaço é o lugar da representação da vida social, onde existe uma interação de vários sujeitos (atores), em que cada um representa o seu papel, no plano da vida quotidiana. Reconhece-se a existência de relações de proximidade, entre a vizinhança e os meros usuários do espaço. Ocorre assim que para a efetiva vivência do espaço, têm uma enorme relevância todas as expressões culturais, como exposições, concertos, manifestações e festivais, para além do dia-a-dia vivido entre os sujeitos. Também a comunicação detém um papel significativo na

92. LEFEBVRE, Henri - *O direito à cidade*, p. 62

93. Idem, p. 67

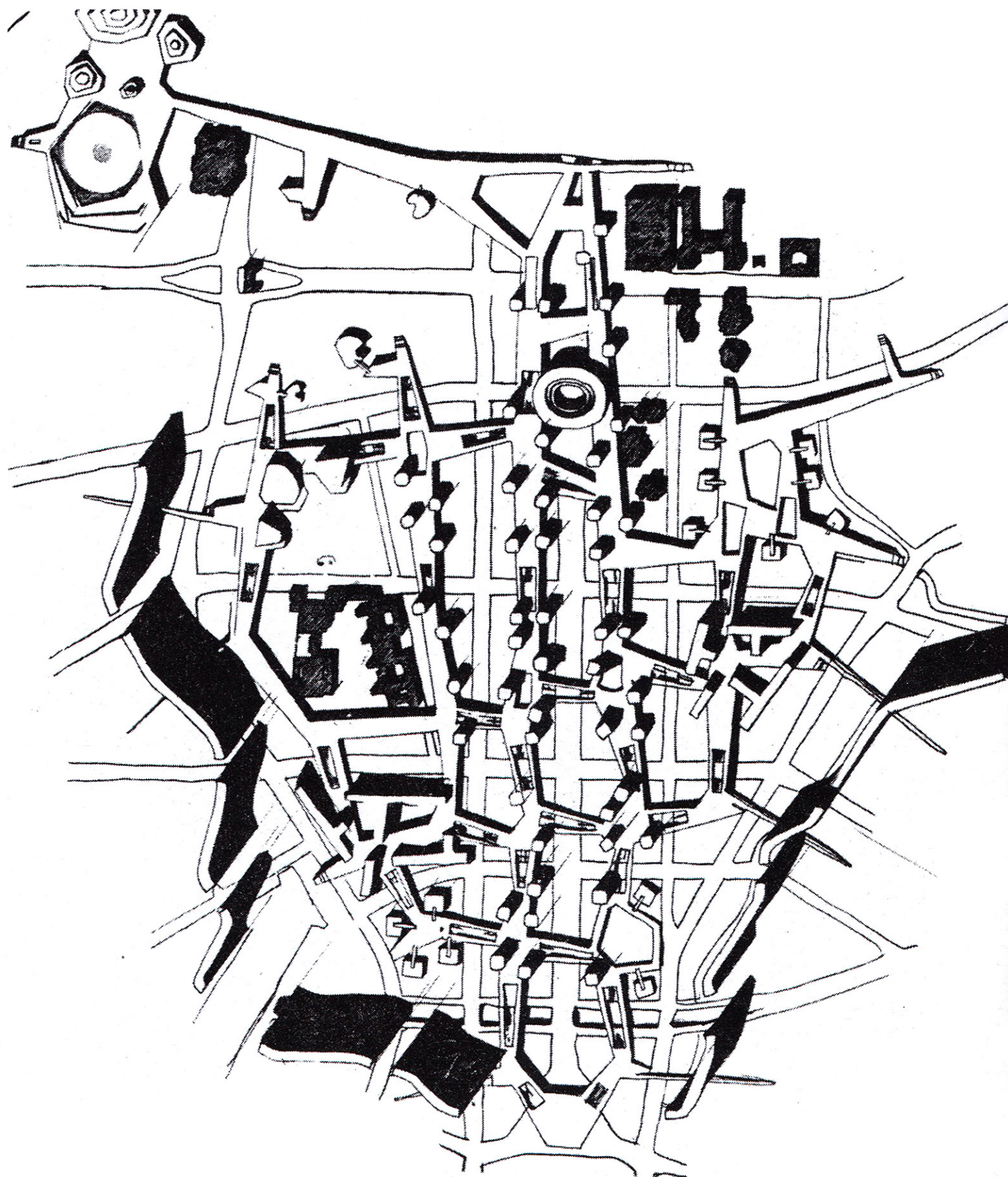
03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
032. ÓRGÃO VISÍVEL

conceção do espaço, porque a cidade é por si só um palco e universo comunicativo, onde decorre de a compreendermos como tal em todos os seus registos, com todos os mapas de comunicação.

Posto isto, entende-se que o órgão visível da cidade manifesta o lado teatral de como representar o espaço, quer pela sua forma de mobilidade urbana bem como pela construção dos lugares e sua conceção na cidade, quer ainda pela vivência que esses mesmos proporcionam. Constitui-se por esta lógica que o lado visível da cidade é a junção daqueles três fatores, como elementos caracterizadores das práticas urbanas. No entanto, há que compreender que esta interdependência leva a uma relação simbiótica entre as práticas urbanas, pelo lado visível, e os sistemas que as induzem, pelo lado invisível.



79.



80. Concurso Berlim Hauptstadt, Alison e Peter Smithson - redes conectadas e justapostas (infraestruturas e espaço de representação da sociedade), 1957. Fonte: Alison + Peter Smithson. Obras y proyectos

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
033. CORPO E MÁQUINA

Como já se observou, a modernização traduz-se quase sempre num campo dicotômico. Relações entre duas posições que em confronto estabelecem realidades contrárias e muitas vezes desassociadas entre elas. A industrialização trouxe essa posição desde logo porque se impôs contrariamente aqueles que eram os processos naturais da prática urbana. O que por sua vez transpôs uma realidade que ainda hoje se observa. A cidade contemporânea tem seguido o reflexo destes processos, configurando-se por um lado mecanicista e invisível que subordina o outro lado, o visível.

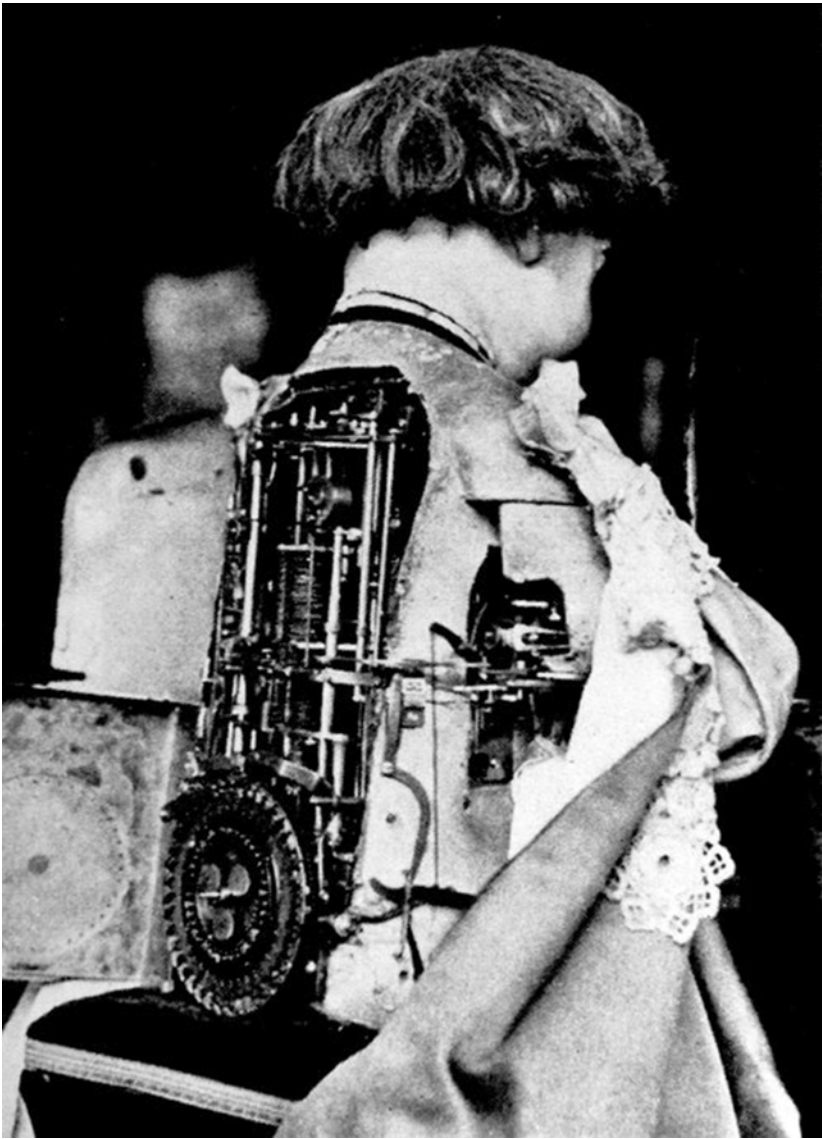
No entanto, não poderemos estabelecer esta relação como que havendo uma separação efetiva entre estes dois mundos: se por um lado existe a mecanização da cidade que é determinada a partir dos processos organizativos e constitutivos que se depreendem da mesma, por outro lado esta não deixa de seguir uma irracionalidade fruto do valor do seu uso. Com isto dizer, que um não está desassociado do outro, ainda que tenham dicotomias, mas sempre dependentes. É como se olhássemos para uma marionete, em que se aparenta a existência de vida do objeto, ao mesmo tempo esta está dependente de uma articulação, que dá e a torna visível. O seu corpo está assim subjacente à mecanização do que lhe dá a vida.

A propósito, uma das imagens à qual podemos fazer depreender esta associação entre corpo e máquina, é a que Sigfried Giedion em “Space, Time and Architecture” em 1954 estabelece, ao representar a figura humana articulada através de processos automatizados. A boneca de escrever^[94] projetada por Pierre Jaquet-Droz por volta de 1770, representa a aparente artificialidade da vida, encarnando a inevitabilidade da automatização perante o Homem, e em certo modo o modelo de vida moderna.

De outra forma, também a Biblioteca de Sainte Geneviève em Paris, concebida por Henri Labroust entre 1838 e 1850, evidencia isso mesmo, um edifício cujo espaço é segregado em dois mundos: o da invisibilidade, associado à técnica e à armazenagem de livros; o outro da visibilidade, ligado à leitura e ao lazer. O que até à altura eram bibliotecas de espaço único, com o aumento da produção de livros no séc. XIX, a necessidade levou o arquiteto a criar um edifício dividido entre uma sala de máquinas (depósito não acessível ao público em geral) e um salão nobre.

A conceção das relações entre o corpo e a máquina demonstra-nos que a regulação da cidade se estabelece pela articulação que é feita entre os elementos invisíveis que a compõem, isto é o mundo da infraestrutura e o órgão aparente que corresponde aos atores como sujeitos e à vida urbana como o que caracteriza a cidade. Há aqui como que uma causa efeito de reações que o comportamento humano e a dependência dos elementos materiais e de subsistência entre o campo espiritual e o seu corpo. Sem Homem não há cidade, como também sem cidade não há Homem^[95].

Esta dependência conduz a cidade a uma forma de correlação entre a abstração e a

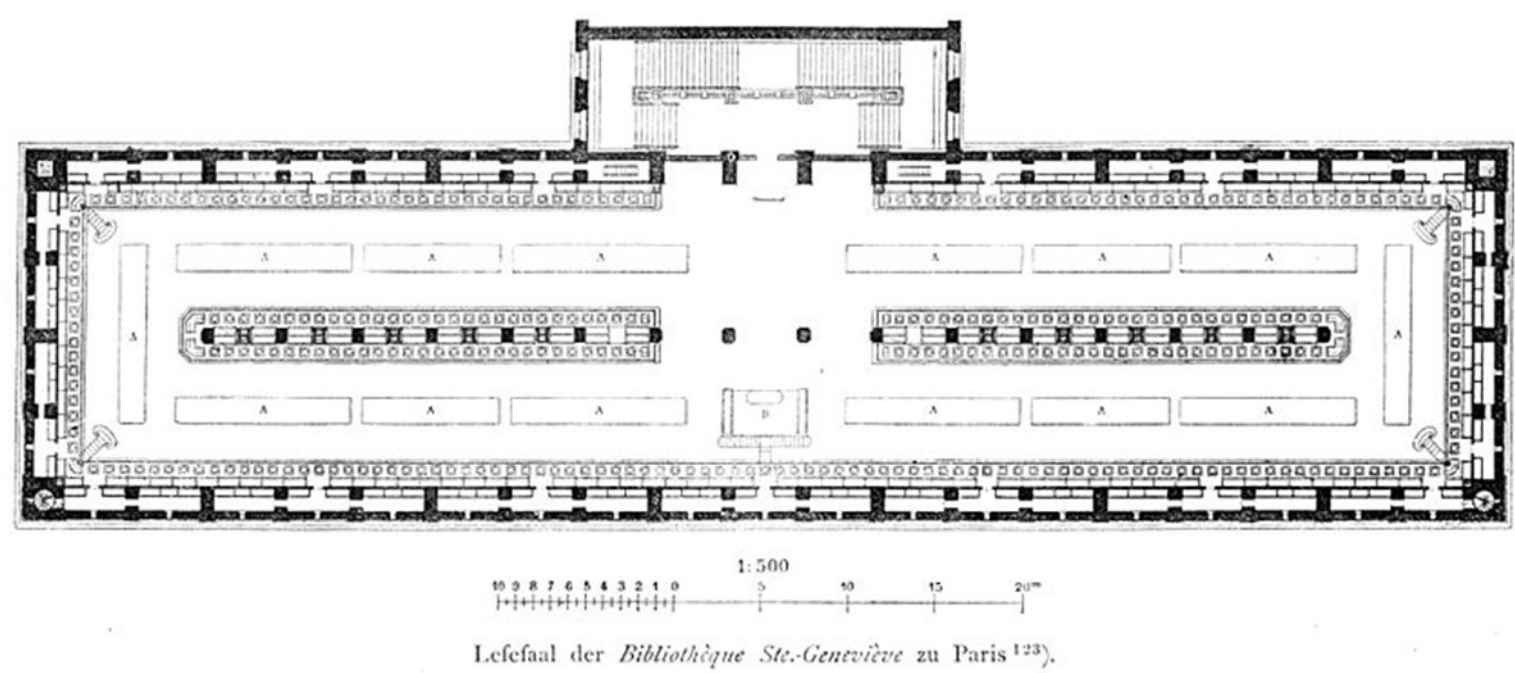


81.

94. GIEDION, Sigfried - *Space, Time and Architecture*, p. 161
95. PORTAS, Nuno - *A cidade como arquitectura*, p. 10

81. Pierre Jaquet-Droz - Boneca de escrever, 1770. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954

03.TEATRO E INFRAESTRUTURA
033.CORPO E MÁQUINA



82.



82. Henri Labrouste - Planta do piso 1 da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954
83. Henri Labrouste - Salão Nobre da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954
84. Henri Labrouste - Depósito da Biblioteca de Ste-Geneviève, 1838-50. Fonte: Space, time and architecture, Sigfried Giedion, 1954

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
033. CORPO E MÁQUINA

realidade urbana, naquilo que é definitivamente relacionável entre si, quanto maior for a democratização dos equipamentos ao dispor da urbe, maior será a existência de atores. E assim, há como que uma espécie de rede – a que já aludimos – mas que se comprova ser dependente desde a sua originalidade até à sua concretização. Quanto mais infraestruturas existirem, e maior alcance estas tiverem, no domínio que exercem sobre o território, maior será a rede social.

Desta feita se olharmos para Lisboa, verifica-se que este domínio está demonstrado pela forma como as infraestruturas interagem com a prática urbana, havendo uma dependência que produz o crescimento, e a ela se associam vários palcos de urbanidade. A prática urbana na cidade, se por uma lado fica assim como que condicionada por estes equipamento, por outro são importantes para o seu crescimento.

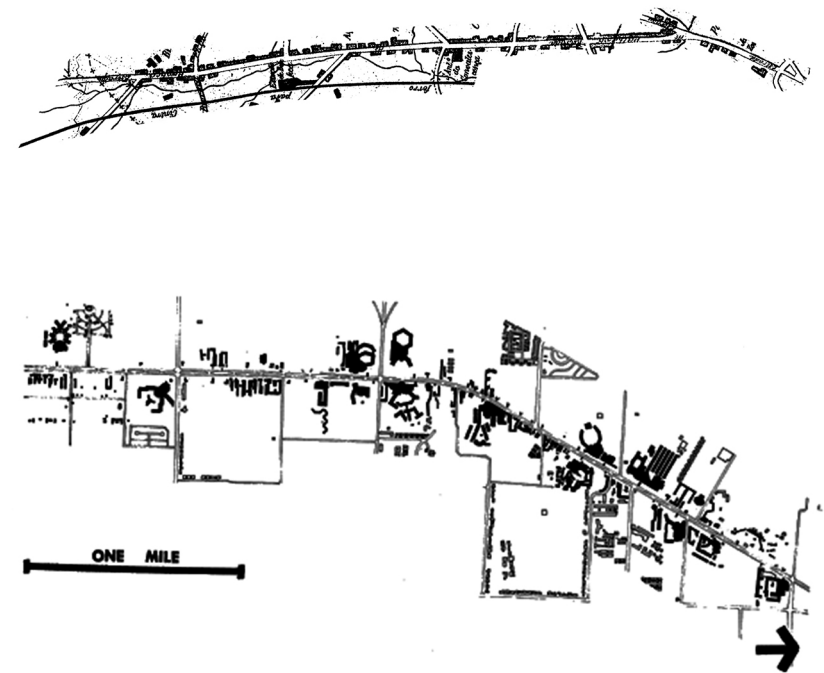
Aquilo que foi a estrada de Benfica é, em parte, o reflexo disso mesmo, que para além de estabelecer a passagem e a circulação entre os transeuntes, era um local de oportunidades e de negócio. Ali se enraizou inúmeras quintas e palacetes, mas também muitos locais de comércio, lazer e troca: «e Benfica, por onde passava toda a gente ia bordando a estrada com cada vez mais casas, vendas, tabernas, e negócios de comes e bebes.»^[96]. Era como se de repente a estrada através dos seus lugares de interação virasse a “Strip” de Las Vegas, cheia de calor e vida através do seu eixo articulado entre a cidade e a periferia.

Por outro lado, a linha férrea ao constituir-se como uma alternativa e símbolo do progresso, intensificou essa condição. A sua interligação entre pontos e, aqueles que se juntaram, possibilitou um maior número de trocas e inevitavelmente o crescimento da cidade do centro para a periferia. As estações são quase como que uma espécie de elemento primário, como acontecia com as igrejas ou outros símbolos patrimoniais, a construir ao seu redor formas de vida e crescimento urbano. E nesse sentido, também as autoestradas ao constituírem-se como equipamentos de uma nova modernidade, possibilitaram a aproximação entre cidades e a construção de novos equipamentos. Tal como Monsanto não é exceção, no sentido de que como verificamos anteriormente, sendo ela uma infraestrutura, dela depende todo um ecossistema e todo um desenvolver de redes ecológicas.

Diríamos assim, que o sentido da cidade moderna é em parte a comunhão entre estes dois processos – indutores e os induzidos – e em que nenhum deles vive sem o outro. O que nesse sentido, produz o crescimento da humanidade e das próprias cidades. E ainda que, exista hoje uma tendência generalizada dos grupos sociais se estabelecerem segundo o individualismo próprio da infraestrutura, o facto é que não podemos deixar de observar que a dependência é crescente e sólida.



85-86.



87-88.

96. PADRE PROENÇA, Álvaro - *Benfica através dos tempos*, p. 368

85-86. Lisboa - Estrada de Benfica, 1961. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa
87-88. Las Vegas - Strip de Las Vegas, 1968. Fonte: © VSBA



89. Nova Iorque - High Line Park, Diller Scofidio + Renfro - Parque elevado sobre antiga linha férrea desactivada, 2006-11. Fonte: dsrny.com

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
034. DRAMATIZAÇÃO DA MÁQUINA

Em toda esta dependência, existe sempre uma revolução inerente ao processo construtivo, que se traduz na aproximação ou no afastamento entre as partes correlacionadas, e o meio que as envolve. Denote-se que a máquina ao impor a sua condição da técnica à prática urbana e as suas soluções, induz a que todos os que a envolvem estejam sob o mesmo ritmo e, diapasão.

Ocorre, que nem sempre os sujeitos envolvidos se sentem motivados suficientemente a ceder a esta manipulação. Por vezes há uma porta aberta a uma sobreposição dos processos denominadores que se denota pela presença de soluções, que necessita de ser utilizada e demandada. Estas soluções têm de ser utilizadas para que a vivência do espaço ocorra, de modo a que exista um plano de fuga e, uma alternativa aos mapas comuns da cidade.

Dizer que quanto a esta relação, já Vitruvius se pronunciara no seu X Tratado de Arquitetura, quanto à necessidade de o engenho (inteligência) em se sobrepor à capacidade técnica das máquinas de guerra. Quanto a ele, existe uma lógica de que nem sempre a vitória do sistema está dependente da maquinaria, mas sim da astúcia e da capacidade que o ser humano denota em solucionar alternativas a tal. Contava ele que as «[...] vitórias por parte das cidades foram possíveis graças à sagacidade dos arquitetos e não à estratégia das máquinas.»^[97]

Este intuito equivale a querer dizer que, também na cidade o espaço pode ser ocupado por outra lógica que não a da sistematização. Podendo mesmo sobrepor-se a tal uma capacidade inventiva de contornar essa aparente instrumentalização, criando condições para uma prática urbana fora dos padrões dominantes e comuns.

A força manipuladora da infraestrutura pode assim não corresponder à inevitabilidade que o Homem tem de se transformar, de criar alternativas na sua condição e vivência. Se dramatizar é viver, verifica-se que o homem consegue criar laços incompreensíveis à mera lógica da infraestrutura, dimensionando assim outras formas de ocupação do espaço. O que por outro lado não deixa de ser desafiador já que os processos organizativos são continuamente chamados a evoluir.

Noutra ótica, veja-se o caso bíblico de David contra Golias: pela lógica ganharia o Golias, por ter experiência, maior capacidade bélica, e demasiados instrumentos quando comparativamente com o seu adversário. Mas David serviu-se da sua astúcia, e pela mesma consegue num pequeno passo de pormenor derrubar um gigante. No mesmo modo, a gigantesca colocação de uma infraestrutura perante o ser humano pode ser derrubada se este não a viver. A machadada final entenda-se a “pedrada”, será aqui simultaneamente pensada entre a forma de ocupar o espaço e de usufruir do mesmo. Se não existir uma interligação dos sujeitos com aquele, estes não irão sentir-se dominados, simplesmente porque nem sequer o utilizam. E aí a infraestrutura



90.

97. VITRÚVIO - Livro X. In *Tratado de arquitectura*, p. 399

90. Image conceito - Ballerina Project, by Dane Shitagi. Fonte: ballerinaproject.com

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA

034. DRAMATIZAÇÃO DA MÁQUINA



91.



92.

perde a sua capacidade e funcionalidade em relação ao Homem.

Contudo, esta projeção não passa de uma mera alegoria, uma vez que em concreto a infraestrutura cumpre a sua função com a sua construção e o seu estabelecimento no território, estando disposta para o papel que a institui. Se nunca for dramatizada deixa de poder ser vivida, mas continua a existir.

Sempre que se criar uma relação de teatralidade entre o mundo do invisível e o visível, estamos perante a mesma dramatização, porque há aqui como que uma abstração criativa de todos os sujeitos envolvidos – tanto do ator como do espectador – isto é, as pessoas que nela intervêm e as que meramente a observam, recorrendo eventualmente à sua imaginação. Pondera-se assim, a existência de dois tipos de dramatização: a artificial e a natural. À artificial corresponde a instrumentalização do espaço, através de processos urbanos. Sendo que a natural, corresponde ao processo de prática vivida, com a ocupação espacial pelo Homem e pela natureza na cidade.

E nesse sentido, as infraestruturas de maior proximidade e familiaridade urbana, como ruas, praças, largos, jardins, são as que melhor comportam esta atividade natural, contrapondo-se às outras de maior distanciamento, autoestradas, vias-férreas, estradas. O processo de dramatização da vida mecanizada passa assim por ser entendível por se criar uma maior proximidade entre estes mundos – Teatro e Infraestrutura. O que a acontecer, leva a que a dramatização seja um processo inerente a esta relação. Se colocarmos em pé de igualdade todas as infraestruturas em relação com o urbano, a prática teatral ocorre naturalmente.

Por outro lado, esta teatralidade por ser estabelecida também por práticas artificiais. Desde logo, se tivermos em conta, que aquelas subjugam os sujeitos a uma prática relacional com os espaços. E que no fundo, são os espaços instrumentalizados para a prática teatral e entendível por espaços quase sempre de circulação. Assim, as infraestruturas de menor proximidade, isto é, de maior porte, são as que aparecem destacadas por se colocarem à margem dos processos naturais. A dramatização artificial poderá ser vista como que uma imposição pelas práticas mecanizadas da cidade, e exemplo disso é a rede metropolitana ou um aeroporto.

Assim, a criação de uma relação entre espaços públicos na cidade e os equipamentos que os servem, conjugados com a ocupação e vivência dos sujeitos, e com a mobilidade inerente aos mesmos, demonstra que quanto maior for esta relação e esta dependência, potencialmente haverá uma maior dramatização do sistema. O que a ocorrer traduz-se na capacidade que o Homem tem de construir ecossistemas que levam a que a sobreposição ou o desafiar dos processos mecanizados em prol de novas realidades. A astúcia, como referia Vitruvius, decorre da valorização humana

91. Évora - Agregação do edificado ao aqueduto. Fonte: cm-evora.pt

92. Florença - Ponte Vecchio, com edificado sobreposto. Fonte: mgdtv.com

03. TEATRO E INFRAESTRUTURA
034. DRAMATIZAÇÃO DA MÁQUINA

perante a “atrocidade” da “máquina”.

E aqui se comprova que mesmo havendo uma dependência e uma efetivação material dos processos industrializados, nunca o Homem se deixa dominar ou comandar pela máquina, porque está numa condição acima dela naturalmente.



93.



94.

93. São Paulo - Minhocão encerrado ao trânsito (partida de futebol), Fonte: moreintelligentlife.com
94. São Paulo - Minhocão encerrado ao trânsito (festival BaixoCentro). Fonte: guia.folha.uol.com.br

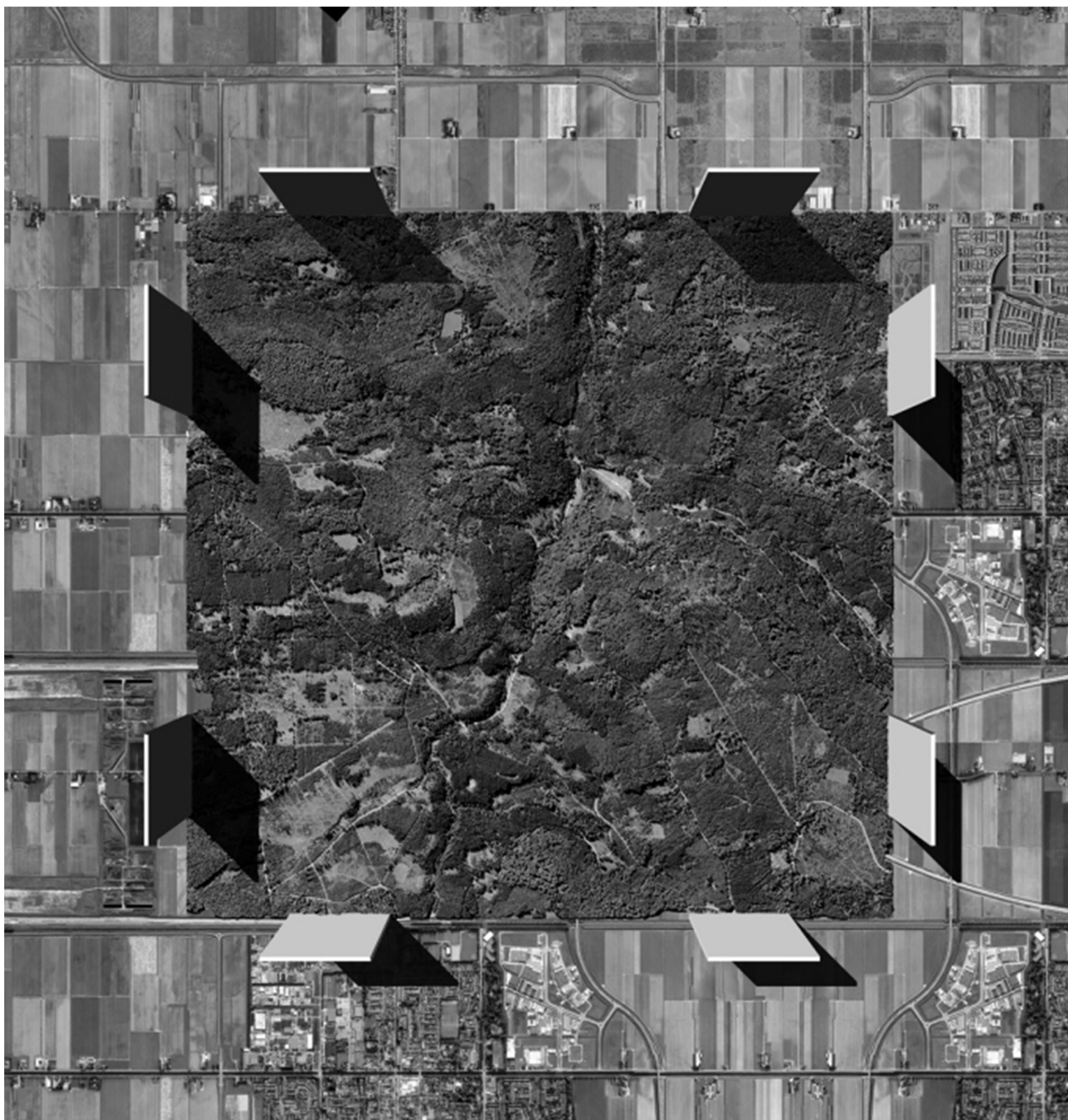
ATO 04.LISBOA (DES)CONTINUA
041.STOP CITY: UM PROBLEMA
042.UMA PORTA A MONSANTO
043.OLHAR SOBRE BENFICA
044.TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA
0441.TEATRO GIL VICENTE

LISBOA (DES)C

M

)CONTINUA

1999



95. Imagem concetual - "Stop City" - Atelier Dogma, 2007

04.LISBOA (DES)CONTINUA
041.STOP CITY: UM PROBLEMA

Lisboa (Des)Continua, é a análise que se coloca em cima da mesa como evidência àquilo que a modernidade tem produzido ao longo do tempo: um território muitas vezes inacessível, desconexo e desarticulado na relação entre vida urbana e “metropolização”. E muito embora as inúmeras infraestruturas produzidas como elementos agregadores a uma melhor conectividade e acessibilidade, dir-se-ia que em relação à prática urbana têm produzido discontinuidades. Neste entender, a cidade subverteu-se à lógica linear em detrimento da centralidade. Um problema geracional comum a tantas outras e que se tem colocado como desafio à prática da arquitetura. Devolve-la ao seu bom funcionamento é um exercício necessário e urgente.

Assim, pretende-se colocar como espaço central o debate da correlação entre Monsanto e Lisboa: Monsanto como área verde e sistema de equilíbrio a outros ecossistemas da cidade; e Lisboa como lugar magnético, de mobilidade, partilha e de oportunidades. Um debate problemático, uma vez que o tempo se tem encarregue de apartar tal diálogo. A instrumentalização do território tem conduzido a um domínio permanente dos instrumentos produzido pela modernidade, e que, a relação entre mundo visível e invisível tenha sido praticamente ignorado ou relativizado, pelo menos na abordagem que se verifica.

Monsanto como parte da paisagem de Lisboa está protegido por um limite criado e quase intransponível da cidade, o que de certa forma cria uma difícil relação entre estes dois sistemas. No entanto, tem sido essa a linha de defesa para que continue parcialmente intocável. Neste sentido, e não obstante considerar que a arquitetura tem tido um papel evidente na construção de cidade ao longo dos tempos, também não é menos verdade que se tem alheado de discutir variadíssimos problemas. Um deles é a forma como as inúmeras infraestruturas se têm constituído como “barreiras” evidentes à permeabilidade e continuidade da cidade. É sobre esta ideia de cisão e conexão que assenta a reflexão. Repensar a lógica funcional da cidade com o parque.

A esta problemática, associa-se a ideia concetual produzida pelo atelier “Dogma” em 2007 - “Stop city”, ou cidade interrompida - em que colocam numa linguagem não-figurativa a separação de dois sistemas aparentes (Materialidades distintas), e que condicionam “a própria forma da cidade”.

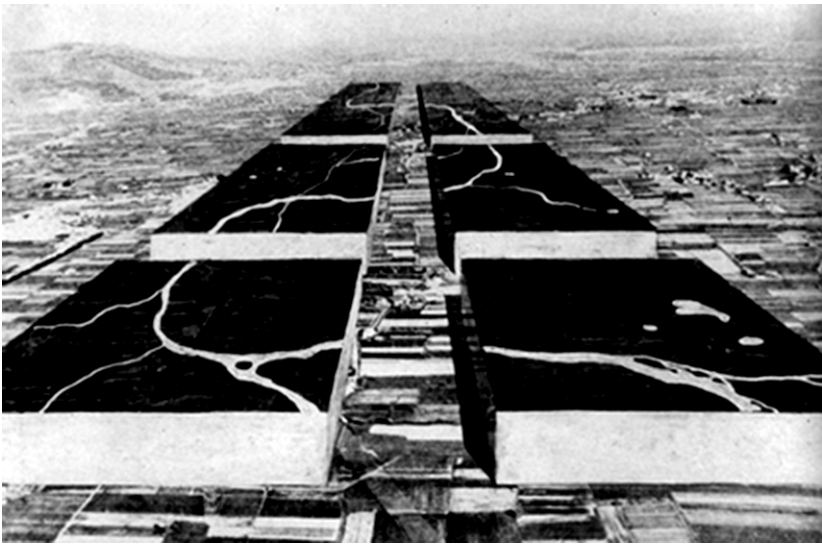
No fundo, uma resposta a No-Stop City produzida em 1969 pelo grupo Archizoom quanto à forma ideológica do modernismo arquitetónico e aos limites absurdos da cidade. Uma utopia crítica e irónica ao modelo de urbanização global, cujo design era o instrumento conceitual e essencial como usa na mutação dos padrões de vida e do território. «A verdadeira revolução na arquitetura radical é a revolução do kitsch: o consumo cultural de massa, a arte pop, uma linguagem industrial-comercial. Existe a

ideia de radicalizar o componente industrial da arquitetura moderna ao extremo.»^[98]

Nesta lógica, Stop City visa dar resposta à crítica produzida em 1969 e ao exagero de construção das cidades dos dias de hoje. Combatendo de certa forma a ideia dos mercados capitalistas e o excesso de produção em massa de mercadoria.

Desta feita, procura-se trazer à discussão a desarticulação da cidade de Lisboa com o parque de Monsanto. Aqui o cenário é evidente, a forma como as infraestruturas se foram adensando sobre este território, converteu-o ao isolamento, numa espécie de ilha. Um cinturão criado e que não permite o diálogo nem a continuidade entre estes dois sistemas (Lisboa e Monsanto), e que, portanto, inverter a lógica parece pertinente.

Se “Stop City”, como problema, fragiliza ou impossibilita a relação física entre Monsanto e Lisboa, e não é menos verdade que o território mostra ou configura oportunidades de continuidade. Assim, para além de se procurar evidenciar as inúmeras infraestruturas que se têm condensado em redor de Monsanto, procura-se sobre uma lógica engenhosa a sobreposição a este domínio efetivo que tem transformado Lisboa numa cidade puzzle.



96.

98. - BRANZI, Andrea - *A cidade, a linha de montagem de questões sociais, ideologia e teoria da metrópole*. Casabella, 1970.

96. No Stop City, imagem reproduzida na revista italiana casabella, 1970 Fonte: giannipettena.it





LEGENDA

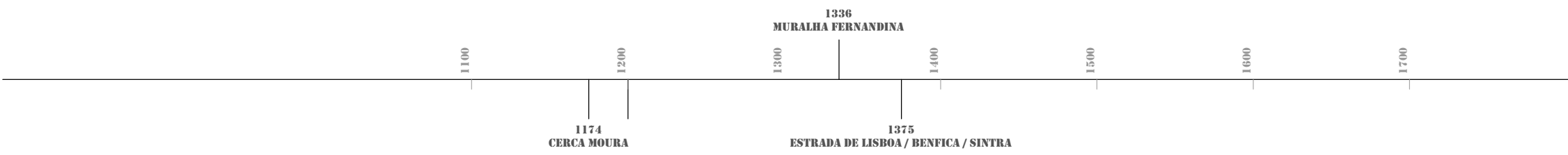
- A ALCÂNTARA MAR
- B ALCÂNTARA TERRA
- C ESTAÇÃO DE CAMPOLIDE
- D ESTAÇÃO DE BENFICA
- E ESTAÇÃO DO CAIS-DO-SODRÉ
- F ESTAÇÃO DE STA APOLÓNIA
- G ESTAÇÃO DO ORIENTE
- H AEROPORTO
- I CAMPO GRANDE
- J ENTRE-CAMPOS
- K MARQUÊS DE POMBAL
- L PRAÇA DO ROSSIO
- M BAIXA / CHIADO
- N MÃE DE ÁGUA (RATO)

- AQUEDUTO
- LINHAS DE CAMINHO-DE-FERRO
- LINHAS DE CAMINHO-DE-FERRO (TÚNEL)
- LINHAS DE METRO
- LINHAS DE METRO EM PROJEÇÃO
- ESTAÇÕES DE METRO
- ESTAÇÕES DE METRO EM PROJEÇÃO

- 1 LINHA DO NORTE
- 2 LINHA DE CASCAIS
- 3 LINHA DE SINTRA
- 4 LINHA INTERNA SINTRA / NORTE
- 5 AUTO-ESTRADA A5 - LISBOA / CASCAIS
- 6 EIXO NORTE / SUL
- 7 PONTE 25 DE ABRIL
- 8 RADIAL DE BENFICA
- 9 2º CIRCULAR
- 10 CRIL
- 11 AQUEDUTO
- 12 IC19

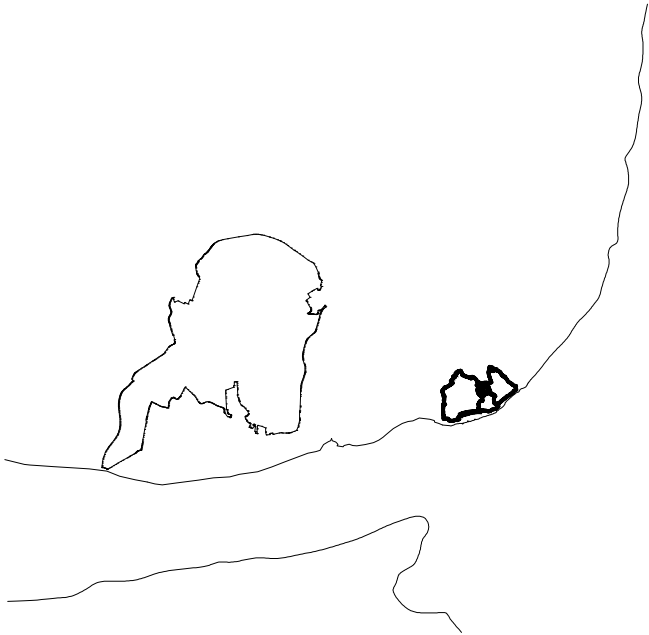


97. Ortofotomapa sobre o Vale Alcântara



EVOLUÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS EM REDOR DE MONSANTO (1100 - 1800)

1 CERCA MOURA
MURALHA FERNANDINA
1174 - 1336



2 ESTRADA DE BENFICA: LISBOA A SINTRA
1375



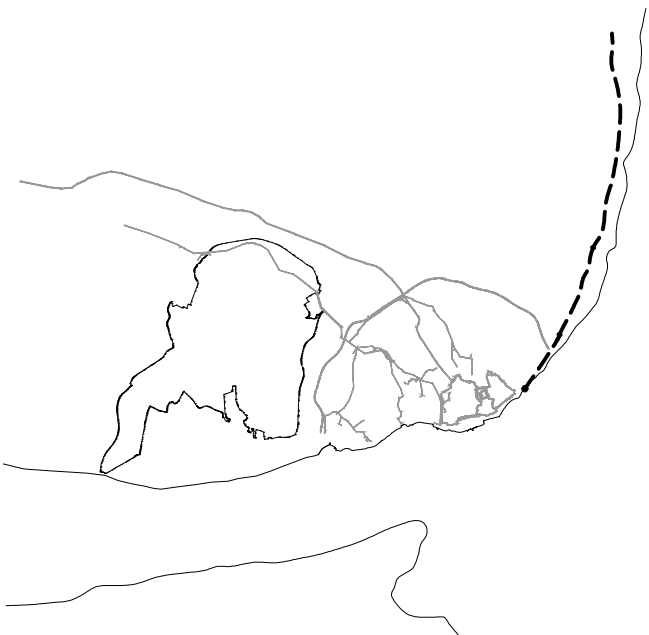
3 AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES
1731 - 1848



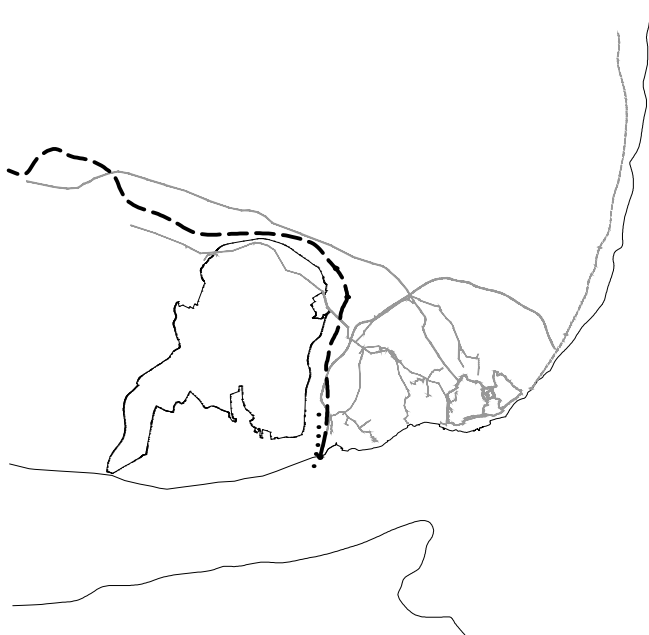
4 PRIMEIRA CIRCUNVALAÇÃO DE LISBOA
1855



5 LINHA FÉRREA DO NORTE - SANTA APOLÓNIA
1865



6 1885 - LINHA FÉRREA DE SINTRA - ALCÂNTARA TERRA
1887 - 1ª FASE DO CANEIRO DE ALCÂNTARA
1887 - INÍCIO DAS OBRAS DO PORTO DE LISBOA



1731
INÍCIO DO AQUEDUTO

1748
INÍCIO DO FUNCIONAMENTO
DO AQUEDUTO

1736
CONSTRUÇÃO DO TROÇO DO AQUEDUTO
SOBRE O VALE DE ALCÂNTARA

1755
TERRAMOTO DE LISBOA

7 PORTO DE LISBOA
LINHA FÉRREA DE SINTRA - ROSSIO
1891



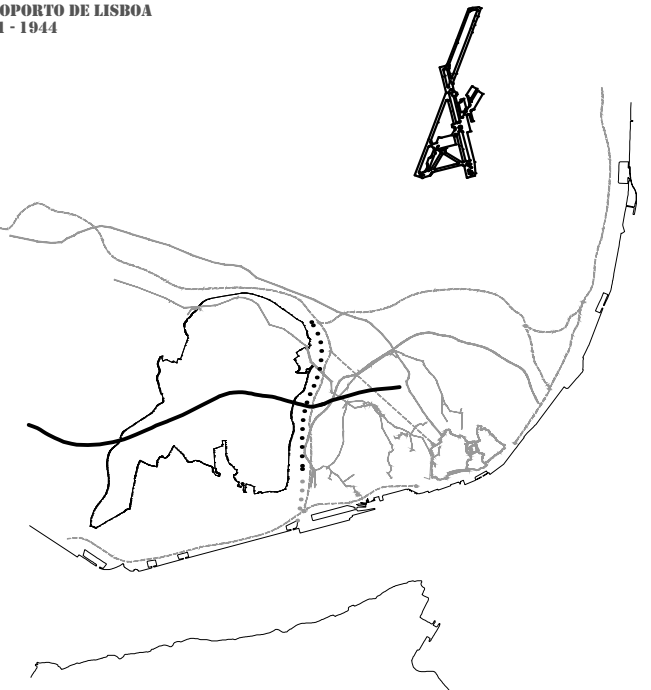
8 LINHA FÉRREA DE CASCAIS - CAIS DO SODRÉ
1895



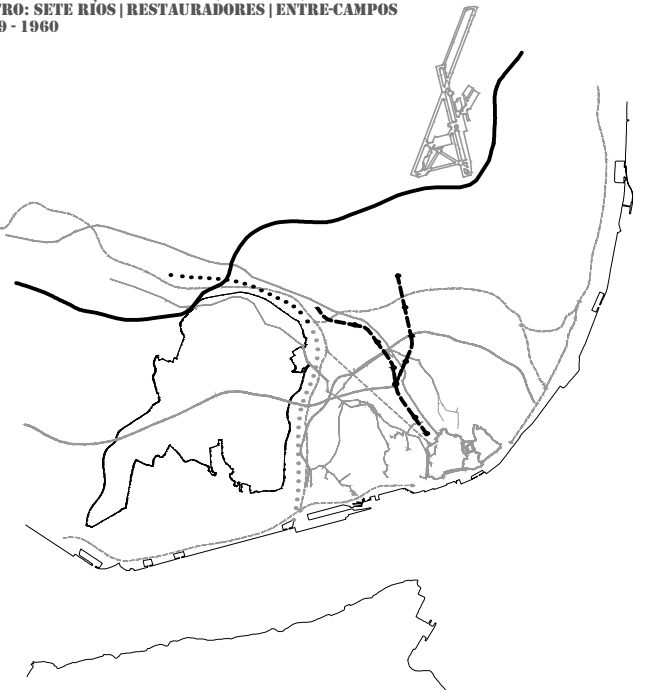
9 LINHA FÉRREA DE SINTRA - NORTE
1902



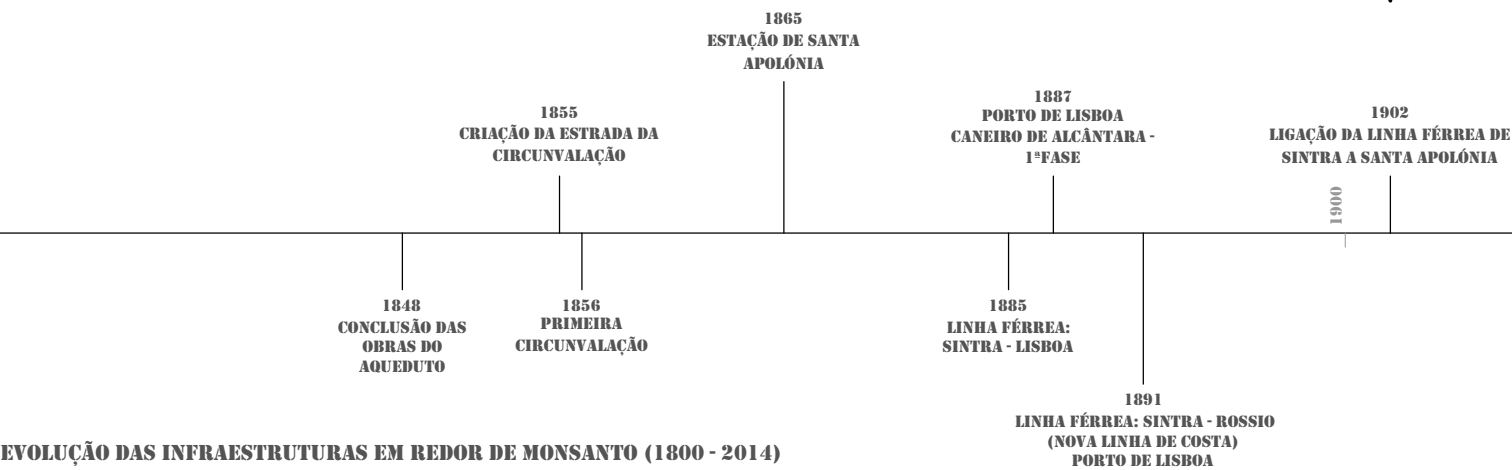
10 2ª FASE DO CANEIRO DE ALCÂNTARA
A5 E VIADUTO EDUARDO PACHECO
AEROPORTO DE LISBOA
1941 - 1944



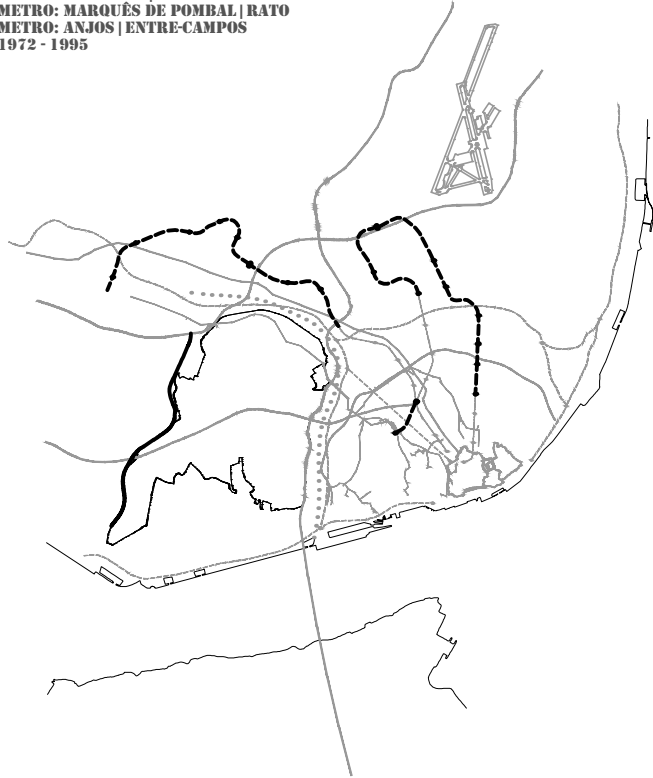
11 3ª FASE DO CANEIRO DE ALCÂNTARA
2ª CIRCUNVALAÇÃO DE LISBOA (CIRCULAR)
METRO: SETE RÍOS | RESTAURADORES | ENTRE-CAMPOS
1959 - 1960



12 PONTE 25 DE ABRIL
EIXO NORTE - SUL
METRO: ROSSIO | ANJOS
1966



13 1ª FASE DA CRIL
METRO: SETE RIOS | AMADORA
METRO: MARQUÊS DE POMBAL | RATO
METRO: ANJOS | ENTRE-CAMPOS
1972 - 1995



14 RADIAL DE BENFICA
LINHA FÉRREA DA PONTE 25 DE ABRIL
1998 - 1999



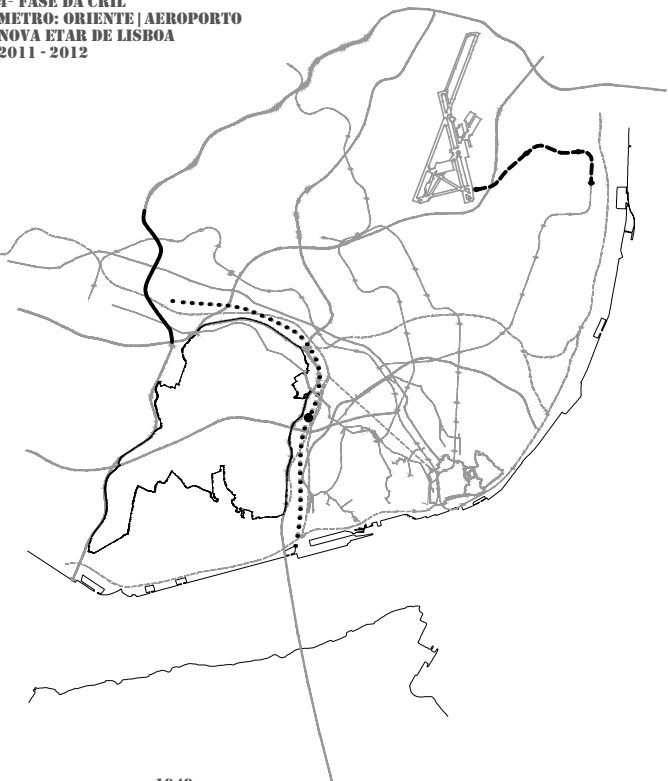
15 2 E 3ª FASE DA CRIL
METRO: ALAMEDA | ORIENTE
METRO: ROSSIO | CAIS DO SODRÉ
METRO: RESTAURADORES | BAIXA
1998 - 2002



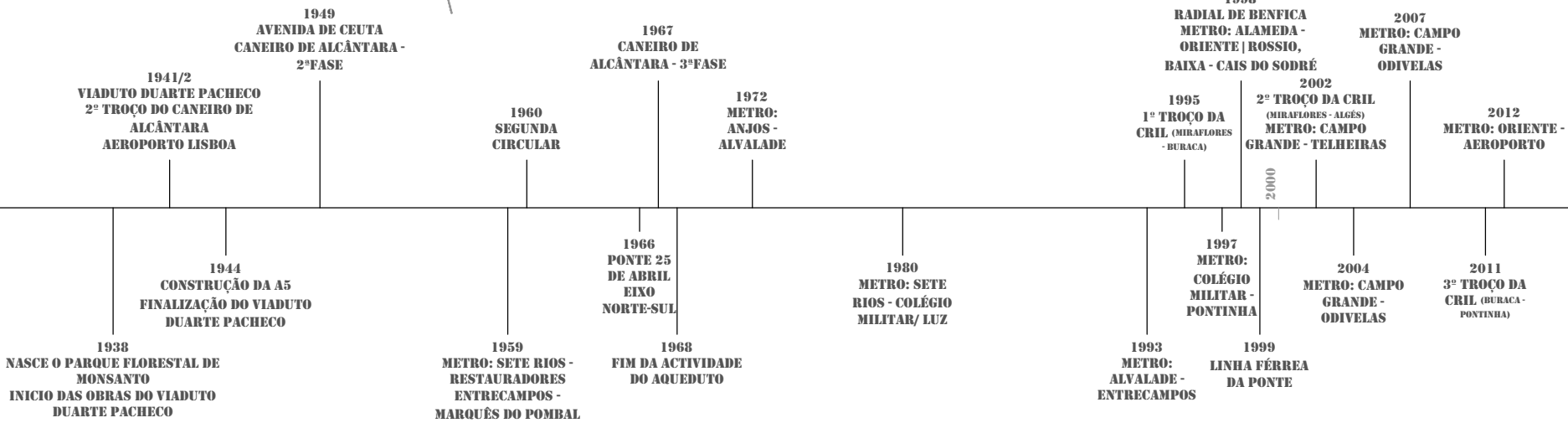
16 METRO: CAMPO GRANDE | ODIVELAS
METRO: SÃO SEBASTIÃO | ALAMEDA
METRO: BAIXA | SANTA APOLÓNIA
2004 - 2009



17 4ª FASE DA CRIL
METRO: ORIENTE | AEROPORTO
NOVA ETAR DE LISBOA
2011 - 2012



18 SITUAÇÃO ACTUAL
MONSANTO
2013 - 2014





98. Viaduto Duarte Pacheco I Vale Alcântara, 1941-44. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



102. Eixo Norte-Sul I Viaduto Eduardo Pacheco, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



99. Viaduto Duarte Pacheco I A5, 1941-44. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



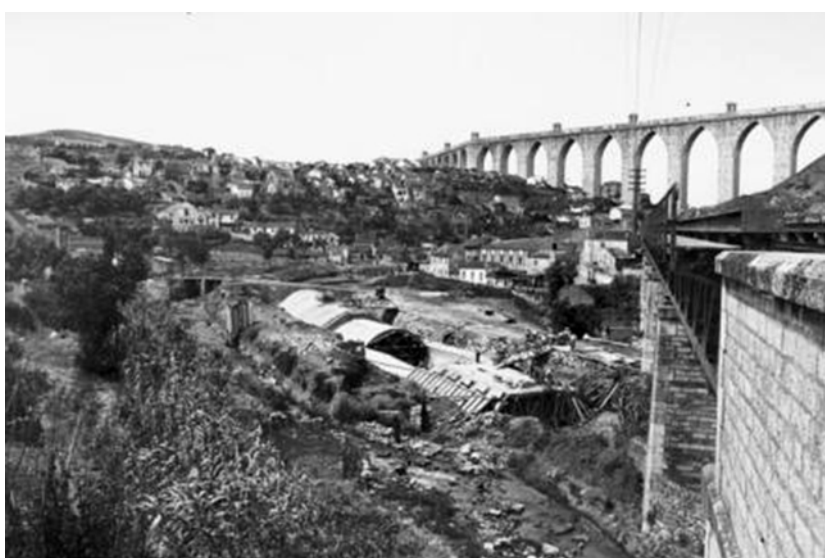
103. Monsanto I A5, 1944. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



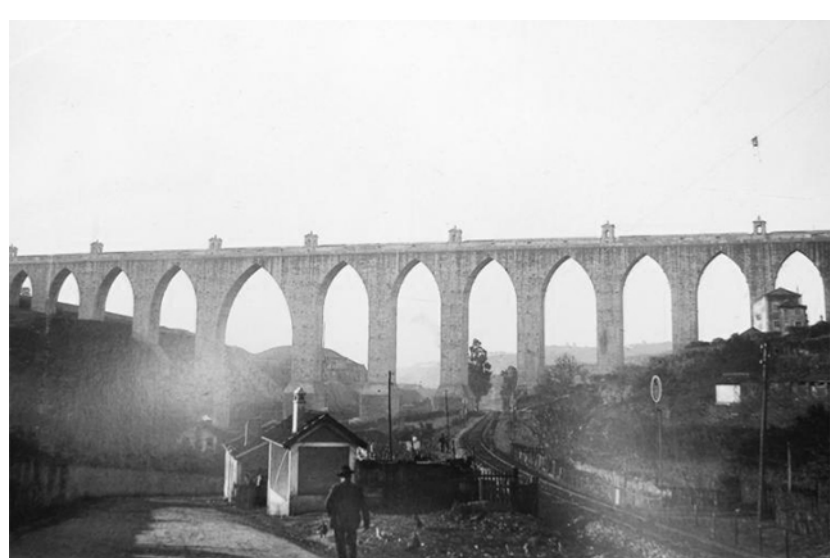
100. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



104. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



101. Caneiro de Alcântara - 2ª fase, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



105. Linha Férrea Sintra I Campolide, 1912 - Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



106. Aqueduto das Águas Livres | Vale de Alcântara, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



110. Respirores do Aqueduto das Águas Livres, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



107. Chafariz do Largo Rato, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



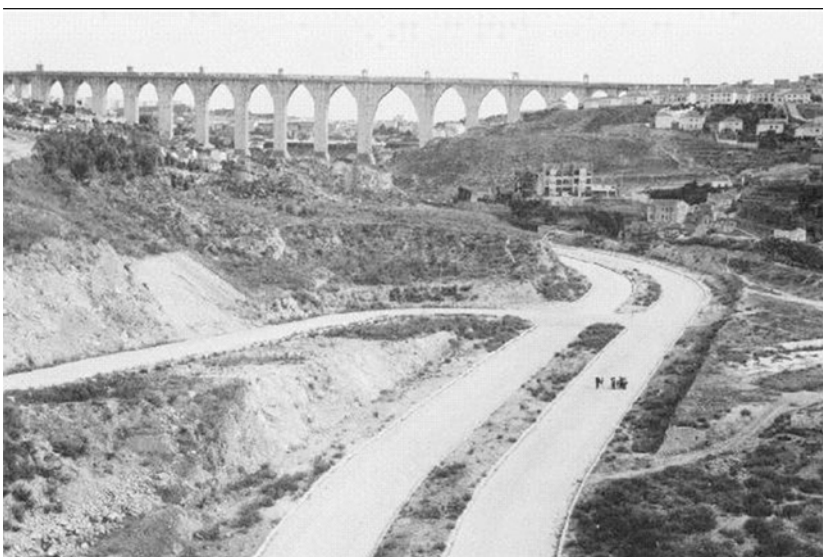
111. Estação do Rossio, 1933-83. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



108. Estação de Benfica, 1955. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



112. Estação Alcântara Terra, [s.d.]. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



109. Construção Av. Ceuta, 1940-41. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



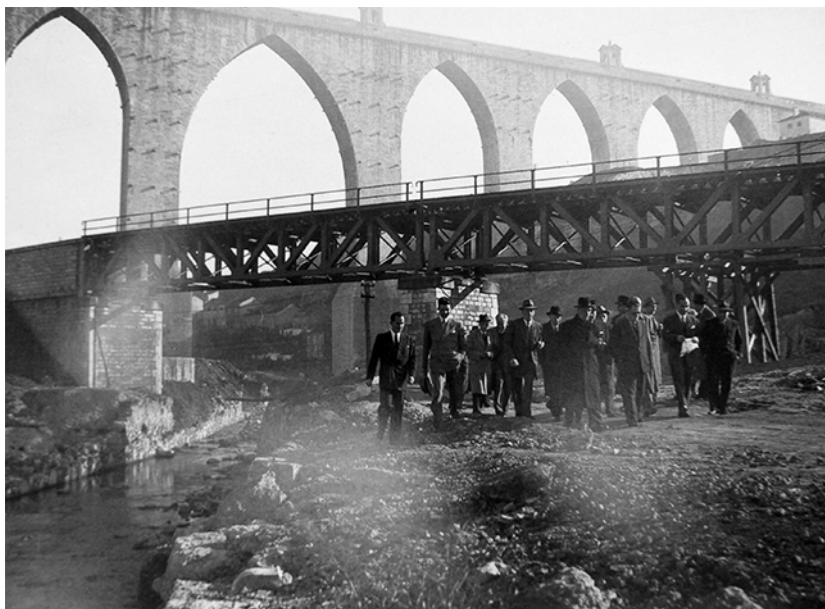
113. Eixo Norte-Sul, 1955. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M. Lisboa



114. Estação de Campolide, 1912. Fonte: Arquivo Fotográfico C.M.Lisboa



117. Vale de Alcântara | Viaduto D.P., 1933-1983. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



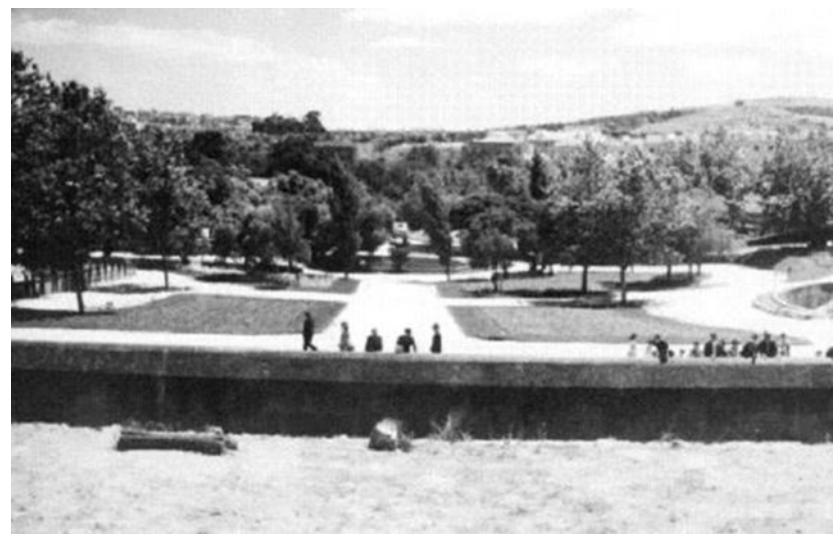
115. Obras de Abertura da Av. Ceuta, 1949. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



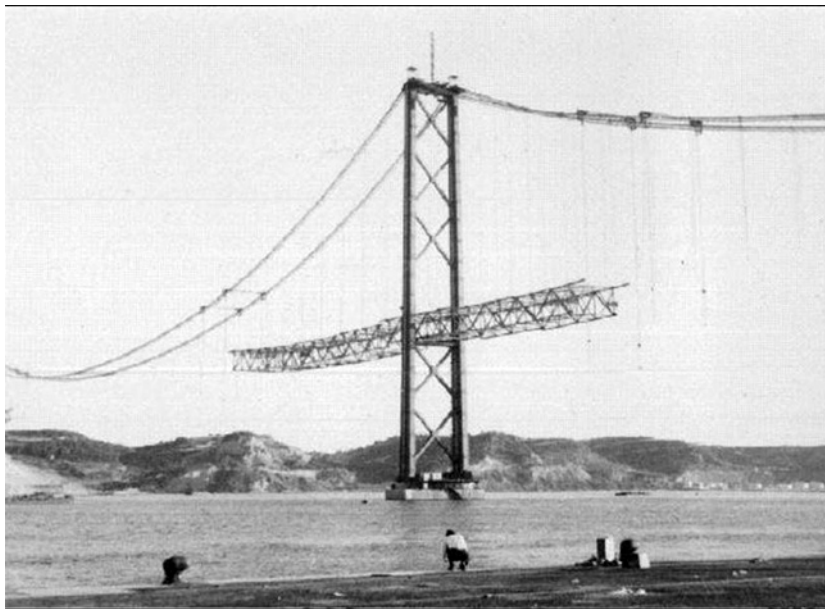
118. Viaduto Duarte Pacheco | A5, 1944. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



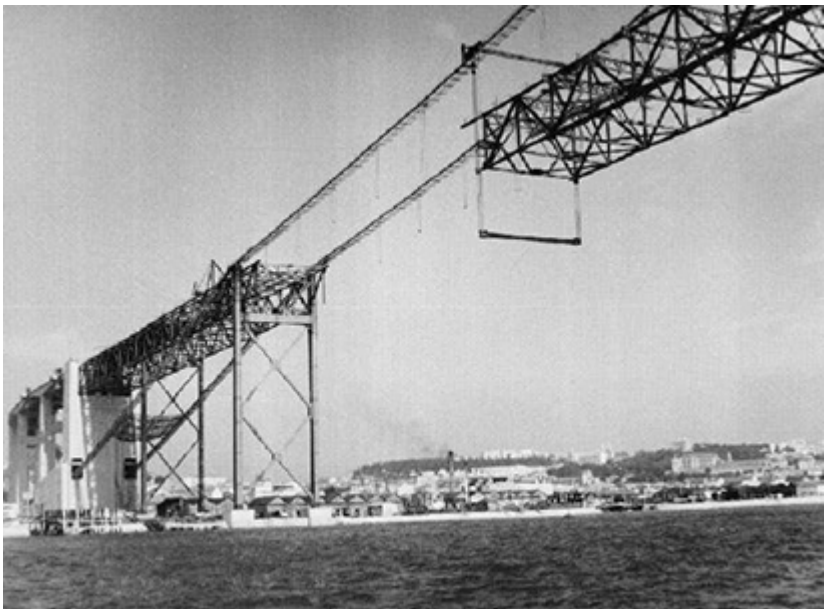
116. Vale de Alcântara, [s.d]. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



119. Vista sobre Monsanto, 1931. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



120. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



123. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



121. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



124. Acessos à Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



122. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



125. Construção da Ponte 25 de Abril, 1966. Fonte: Arquivo Fotográfico da C.M.Lisboa



04.LISBOA (DES)CONTINUA
042.UMA PORTA A MONSANTO

Intervir em Monsanto e na relação direta com a cidade é um desafio demasiado complexo e contraditório. Se por um lado Monsanto apresenta-se-nos como um grande parque (Infraestrutura) que equivale a quase um terço da área efetiva da cidade e que se constitui como um sistema de equilíbrio a todos os outros ecossistemas, não deixa de ser evidente que o mesmo não a consegue servir. Existindo mesmo uma desarticulação evidente que durante anos a esta parte tem feito com que este lado seja renegado e esquecido.

Monsanto como parte da paisagem de Lisboa está protegido por um limite criado e quase intransponível da cidade, o que de certa forma cria uma difícil relação entre estes os dois lados. No entanto, tem sido essa a linha de defesa para que o parque continue parcialmente intocável.

Poder-se-á dizer, e tal como já havíamos referido, que Monsanto é uma infraestrutura criada para o equilíbrio da cidade, acaba no entanto por ser em tudo semelhante a uma tapada. Um território limitado e protegido pelos seus limites e onde o interior é penetrado pontualmente por um ou outro acesso. As infraestruturas que o rodeiam transformam-se em “muros” que condicionam as relações de comunicação entre parque e cidade.

Se olharmos para a tapada da ajuda, por exemplo, e curioso é uma tapada dentro de uma tapada, o que a envolve do exterior é o seu muro periférico. Este delimita o interior e provoca uma fronteira só possível de transpor apartir das suas aberturas pontuais. Dir-se-ia um pouco à semelhança do que acontecia na Lisboa medieval, primeiro com a Cerca Moura e posteriormente com a Muralha Fernandina. As suas portas de acesso permitiam a comunicação entre o fora e o dentro. Em Monsanto, as suas “Cercas” são as infraestruturas em seu redor a provocar tal situação.

Por outro lado, as Universidades são equipamentos em evidência, e que mantêm uma posição estratégica no território, com grande afluência de infraestruturas: comboios, autoestradas, vias, etc... No entanto, são também elas infraestruturas de ensino, e que, para além de mobilizarem recursos, provocam uma prática urbana forte.

Justifica-se pensar nestes equipamentos, porque a infraestrutura é um pilar da organização da cidade, e o ensino que nos traz está no mote do passado, presente e futuro, enquanto equipamento duradouro, gerando atividade à sua volta que beneficia uma maior vivência da cidade e das pessoas.

A estratégia deste trabalho pretende assim trazer uma melhor clareza à implantação destes equipamentos, ativando estruturas aparentemente desarticuladas e que em hiperligação podem contribuir para um melhor relacionamento entre a cidade e o parque de Monsanto. Uma proposta para que as pessoas possam não só utilizar estas

franjas como conexão, mas também dar-lhes um outro sentido.

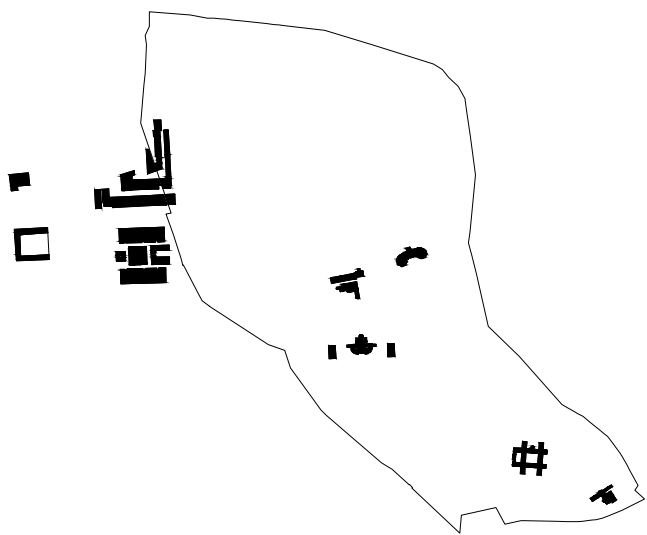
Desta forma, preconiza-se um programa tendo o teatro, como porta de entrada da cidade ao parque. Tal como acontece numa tapada, em que pontualmente o seu interior se abre ao exterior, ou vice-versa, e a implantação destes equipamentos, que se pretende que se estabeleçam como pontos de contacto entre sistemas.

Assim, a estratégia tem duas formas de intervenção: uma pelo lado Norte e Nascente, onde os equipamentos criados são colocados do lado interno do parque; e uma outra a Sul, com a inserção pelo lado exterior do parque. Os polos de Benfica e Campolide servem de Entrada e o polo da Ajuda de Saída. Pretende-se assim subtrair as dificuldades de acesso a Monsanto por fora, e ao mesmo tempo adicionar um maior envolvimento para dentro da cidade.

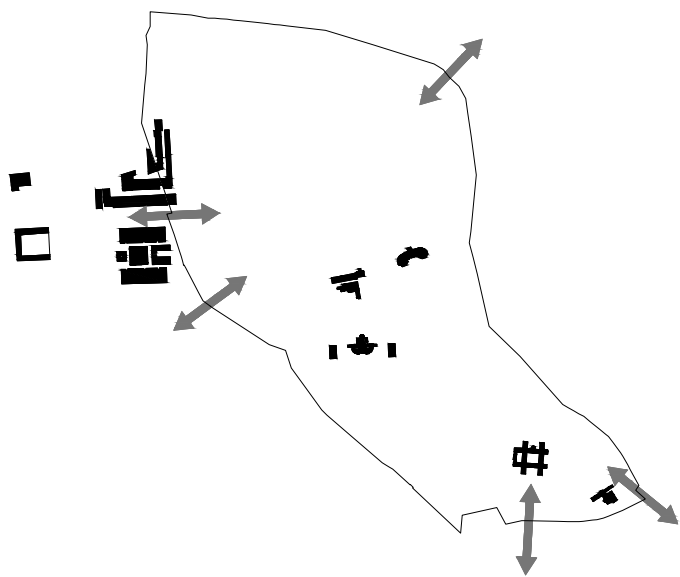


127.

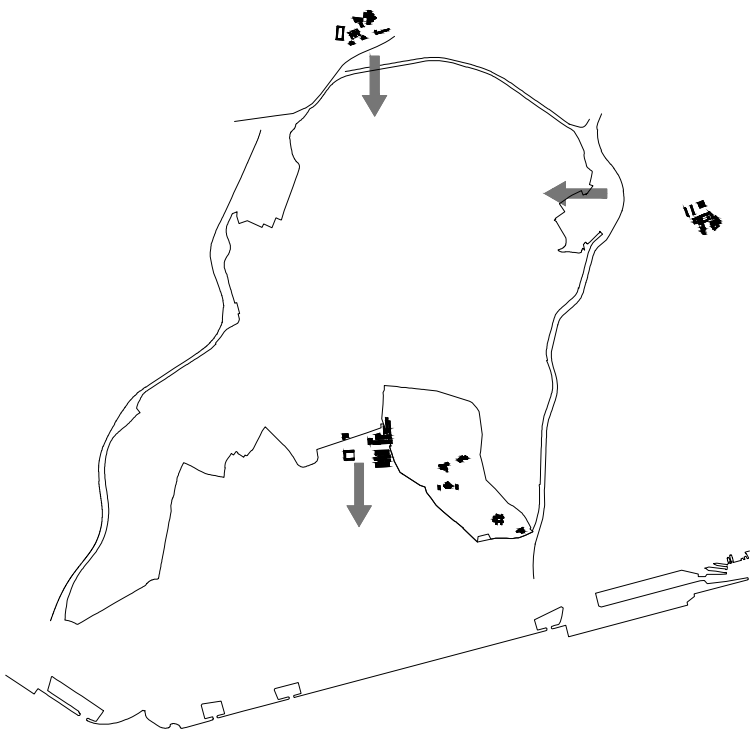




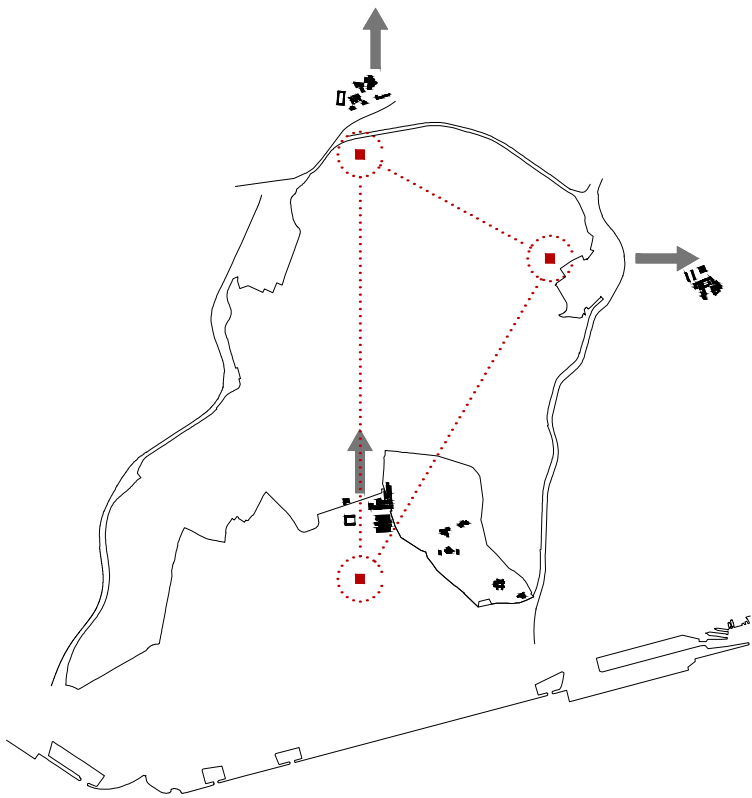
129.



130.

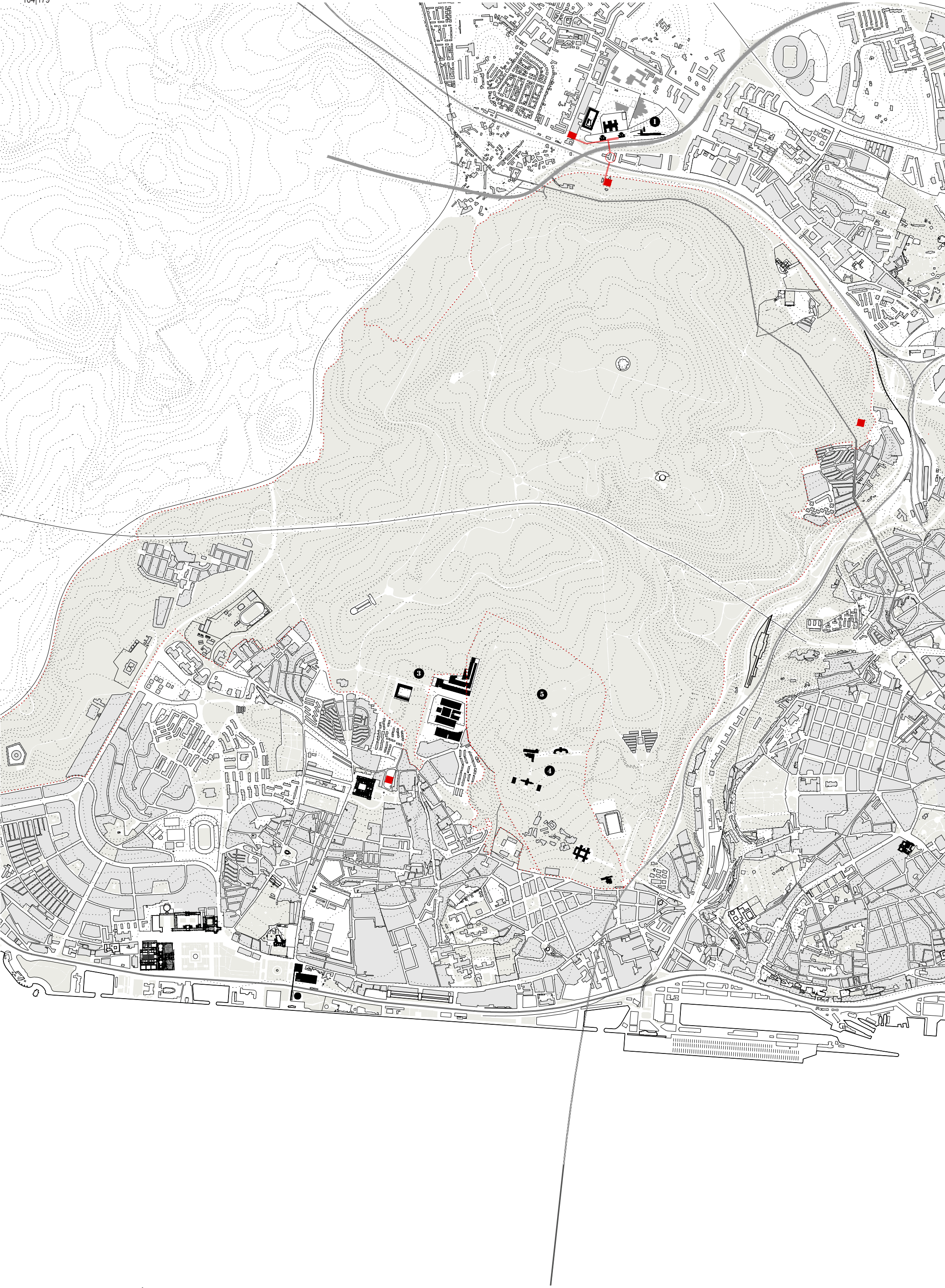


131.



132.

129. Esquema - Tapada da Ajuda fechada
130. Esquema - Pontos de acessos à Tapada da Ajuda
131. Esquema - Possibilidades de acesso a Monsanto
132. Esquema - Proposta de intervenção sobre Monsanto





LEGENDA

- 1 INST. POLITÉCNICO DE LISBOA (CAMPUS BENFICA)
- 2 UNIV. NOVA DE LISBOA (CAMPUS CAMPOLIDE)
- 3 UNIV. TÉCNICA DE LISBOA (CAMPUS AJUDA)
- 4 ESCOLA SUPERIOR AGRÁRIA LISBOA
- 5 TAPADA DA AJUDA

..... LIMITES MONSANTO



133. Ortofotomapa sobre Benfica

04.LISBOA (DES)CONTINUA
043.OLHAR SOBRE BENFICA

Considerando que a localização da zona de Benfica está sobre o quadrante Norte/Poente da cidade de Lisboa, será importante estabelecer um ponto de reflexão sobre a escolha da intervenção.

Numa análise do território, verifica-se que esta é uma zona de difíceis acessos, com uma densidade populacional considerável, e de grande descontinuidade urbana. As inúmeras infraestruturas ali presentes facilitam as acessibilidades, mas dificultam a vivência urbana e a relação com Monsanto, tornando-se por isso um nó complexo.

Verifica-se também que, esta zona não detém qualquer plano de intervenção ao contrário do nó de Campolide, que se encontra devidamente intervencionado. Por esta razão a escolha de intervir em Benfica parte por um lado da ideia geral desenvolvida para Monsanto, e por outro lado pelo facto como já se frisou de ainda não ter existido uma preocupação nesta área.

Sobre uma tentativa de abordagem do espaço e do lugar, o que o caracteriza é a forma como ali se chega. Acede-se quase sempre de comboio, de carro, autocarro, quase nunca a pé. Quer-se com isto dizer que são as infraestruturas as principais responsáveis pela utilização daquele espaço, e sob essa condição, o interface de comboios marca consideravelmente a geoestratégia e a morfologia de Benfica.

Nesta lógica, observa-se que este lugar é decorrente da infraestrutura. A linha ferroviária traçada até Sintra desencadeou a necessidade de estabelecer uma ligação com a estrada de Benfica, e com isso a inevitável construção da Avenida Gomes Pereira. Daqui se constituiu uma nova malha que até então não existia, pressupondo por isso que este lugar é fruto da correlação entre dois equipamentos: um representando o velho viandante, e o outro o progresso, a aceleração, a nova modernidade.

Com isto verifica-se, que este eixo dinamizador entre a estação de comboios e a própria estrada de Benfica, tem mantido o mesmo traçado morfológico há pelo menos um século a esta parte. Desta forma a malha urbana, linear em relação à Avenida, apresenta-se descaracterizada, não permitindo uma relação entre a mesma e as malhas envolventes.

Para além disso, as inúmeras infraestruturas que ali afluem não têm permitido um repensar deste locus como um espaço de oportunidade à prática urbana, e à vivência das pessoas do mesmo, tal foi a confusão que se gerou. No entanto são elas que caracterizam esse mesmo lugar, e que permitem que este possa ter a sua identidade.

Constata-se também que, a zona de Benfica é servida por inúmeros equipamentos públicos, tais como jardins-de-infância, escolas básicas, preparatórias e secundárias, bem como escolas superiores/universidades - comunicação social, música, educação.

Benfica é ainda servida pela estação de comboios, por uma esquadra da PSP, uma

Junta de Freguesia, pontos de autocarro e de táxi, entre outros equipamentos de vital importância para a dinâmica da vida urbana.

Verifica-se que grande parte dos problemas existentes nesta zona se reportam à relação que a mesma tem com as suas infraestruturas, no sentido de que a distribuição existente das mesmas infraestruturas não está bem articulada com o lugar, uma vez que nalguns pontos concentram-se distorcendo a organização convencional de cidade, e noutros desarticulam a relação de circulação que deveria ser mais bem equacionada.

No entanto, este lugar não deixa de estar naquele que se designa um dos corredores verdes da cidade, ligando o Parque da Luz a Monsanto. Existem bastantes espaços permeáveis com possibilidade de servir tal intento. O campus de Benfica é um grande espaço verde, potenciador dessa prática, assim como o vazio urbano deixado a poente entre a pequena malha das moradias e a Av. Gomes Pereira.

Em relação ao espaço público, este é diminuto e condicionado pela própria malha do bairro, mas também pelo atravessamento das infraestruturas ali circundantes. Apenas o espaço em frente à estação de Benfica e a própria Av. Gomes Pereira se materializam como espaços de utilização coletiva. O próprio campus ao se apresentar de certa forma limitado (fechado), condiciona a relação entre o lado Nascente da cidade e o Poente, o que, parece ser um contrassenso, pois uma melhor articulação não só serviria a prática no seu redor, como possibilitaria melhores conexões.

Outra evidência são espaços traseiros às fachadas principais dos edifícios. Sendo maioritariamente caves, estacionamento e armazéns não facilitam a mobilidade e descaracterizam o entorno. A escola de música ali instalada depara-se com esta questão. Do seu poente, é visível uma quantidade de traseiras degradadas sem qualquer condição de servir este equipamento, bem como a própria cidade.

No que diz respeito ao estacionamento público, também nesse ponto o bairro é mal servido. Existem poucos parques de estacionamento ou mesmo bolsas para o efeito. Apenas os que ladeiam as ruas principais e os espaços envolventes à estação de comboio. Por outro lado, o campus universitário detém inúmeros lugares restritos à utilização daquele.

Em relação aos transportes públicos, o sistema da Carris, CP e táxis, parecem estar articulados. Existindo no entanto a possibilidade, como se verifica no levantamento das infraestruturas no local, da extensão da linha de Metro com uma estação no cruzamento entre a Av. Gomes Pereira e a Av. Uruguai, deixando de fora a estação de comboios de Benfica. Poderia reequacionar-se o plano a fim de incluir também a mesma.



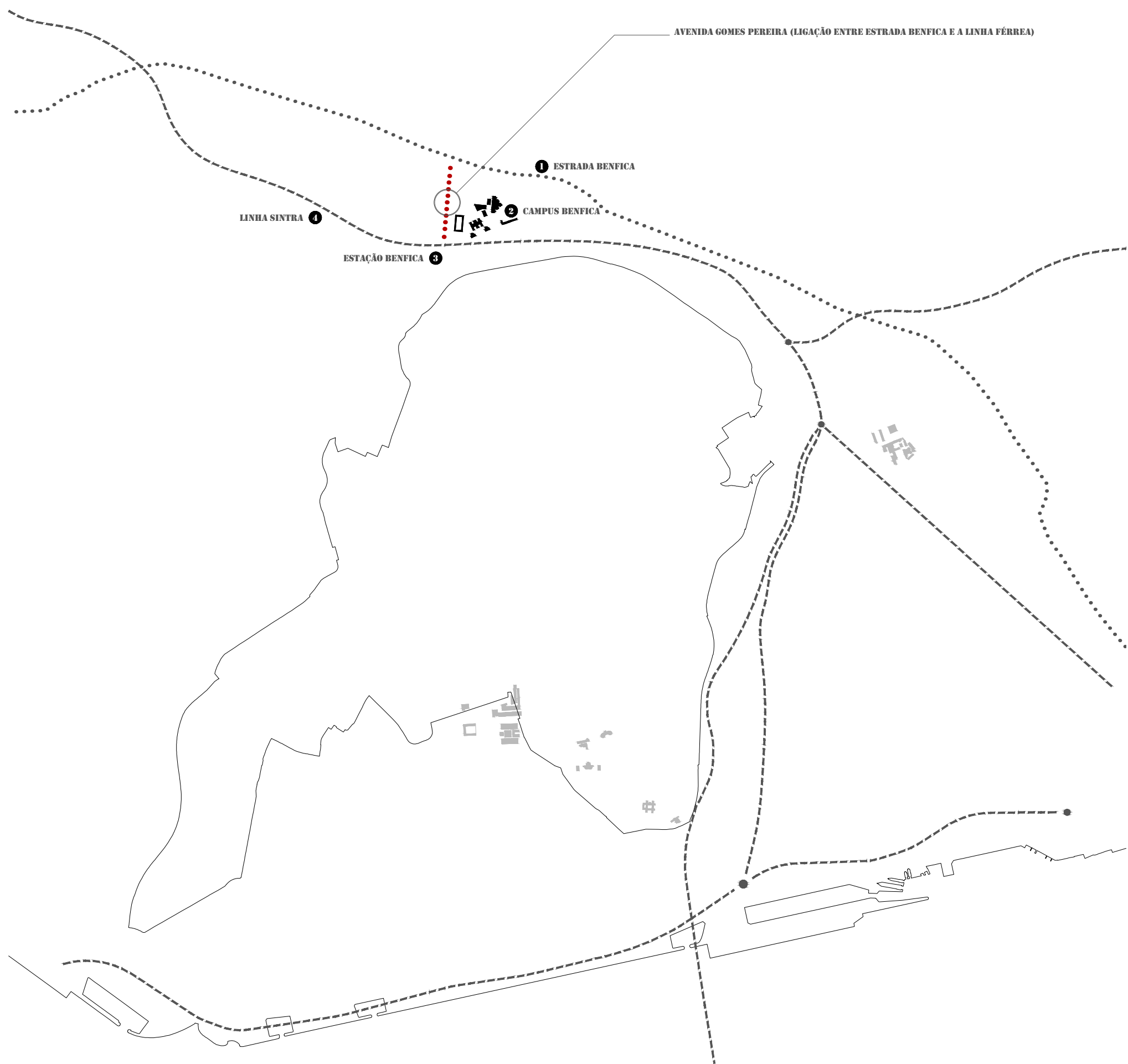
PLANTA GERAL DE BENFICA - INFRAESTRUTURAS | 1:3000



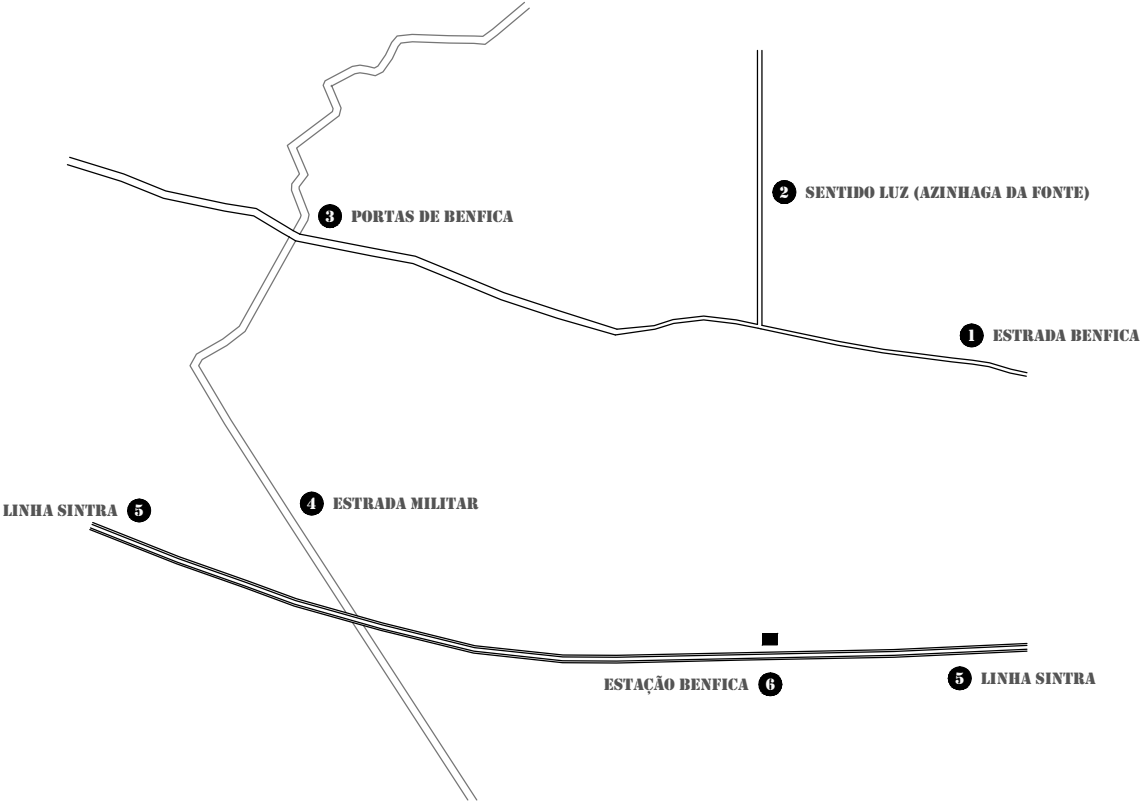


LEGENDA

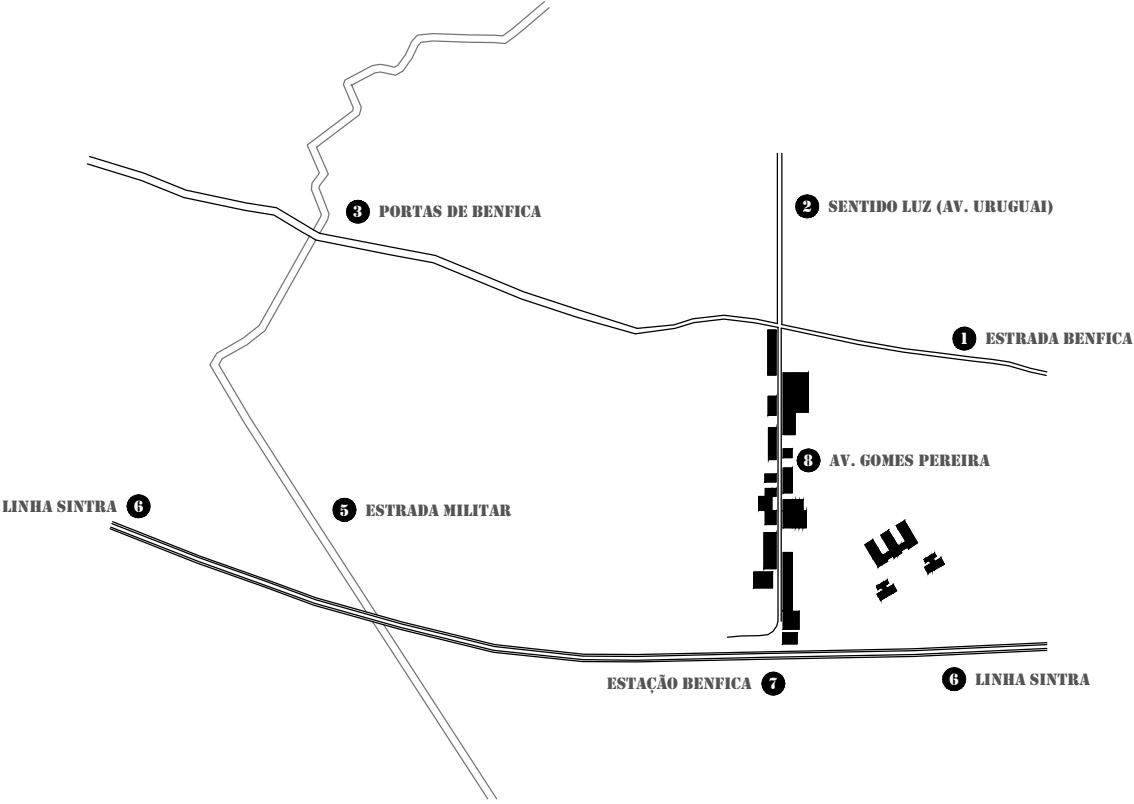
- A METRO: COLÉGIO MILITAR / LUZ
 - B METRO: ALTO DOS MOINHOS
 - C METRO: LARANJEIRAS
 - D METRO: JARDIM ZOOLOGICO (SETE RIOS)
 - E METRO: PONTINHA
 - F METRO: PROPOSTA DE NOVA-ESTAÇÃO (BENFICA)
 - G CP: ESTAÇÃO BENFICA
 - H CAMPUS DE BENFICA
 - I ESTABELECIMENTO PRISIONAL
- AQUEDUTO
LINHAS DE CAMINHO-DE-FERRO
LINHAS DE CAMINHO-DE-FERRO (TÚNEL)
LINHAS DE METRO
LINHAS DE METRO EM PROJEÇÃO
ESTAÇÕES DE METRO
ESTAÇÕES DE METRO EM PROJEÇÃO
ESTAÇÕES DE METRO PROPOSTA
ESTRADA DE BENFICA
- 1 ESTRADA DE BENFICA
 - 2 AQUEDUTO DAS ÁGUAS LIVRES
 - 3 LINHA DE SINTRA
 - 4 2º CIRCULAR
 - 5 RADIAL DE BENFICA
 - 6 IC19
 - 7 CRIL
 - 8 EIXO NORTE-SUL
 - 9 LINHA INTERNA SINTRA / NORTE
 - 10 AVENIDA GOMES PEREIRA



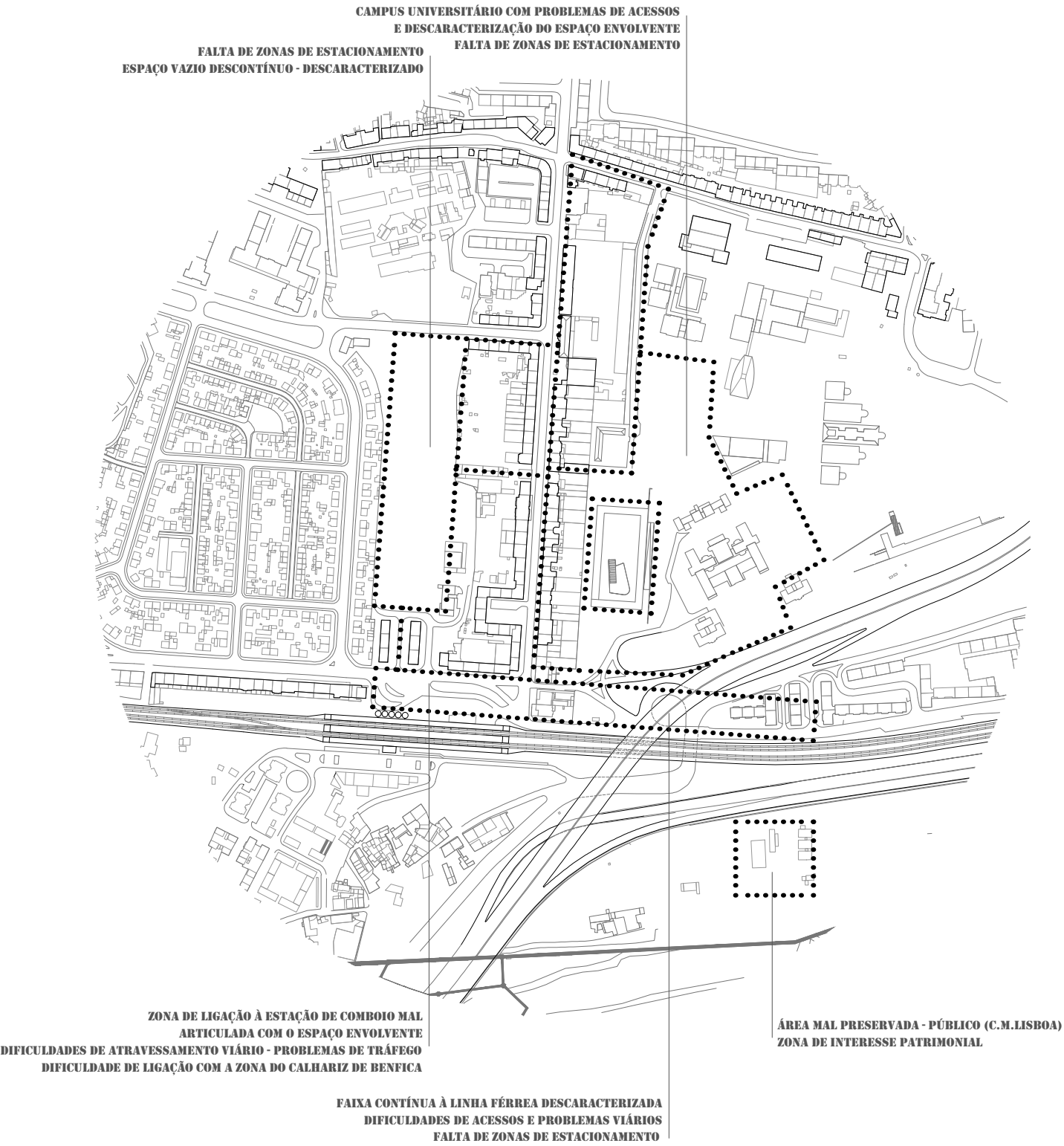
134. Esquema - Benfica em ligação entre duas infraestruturas (Estrada de Benfica e Linha Férrea). Representação em análise do local.



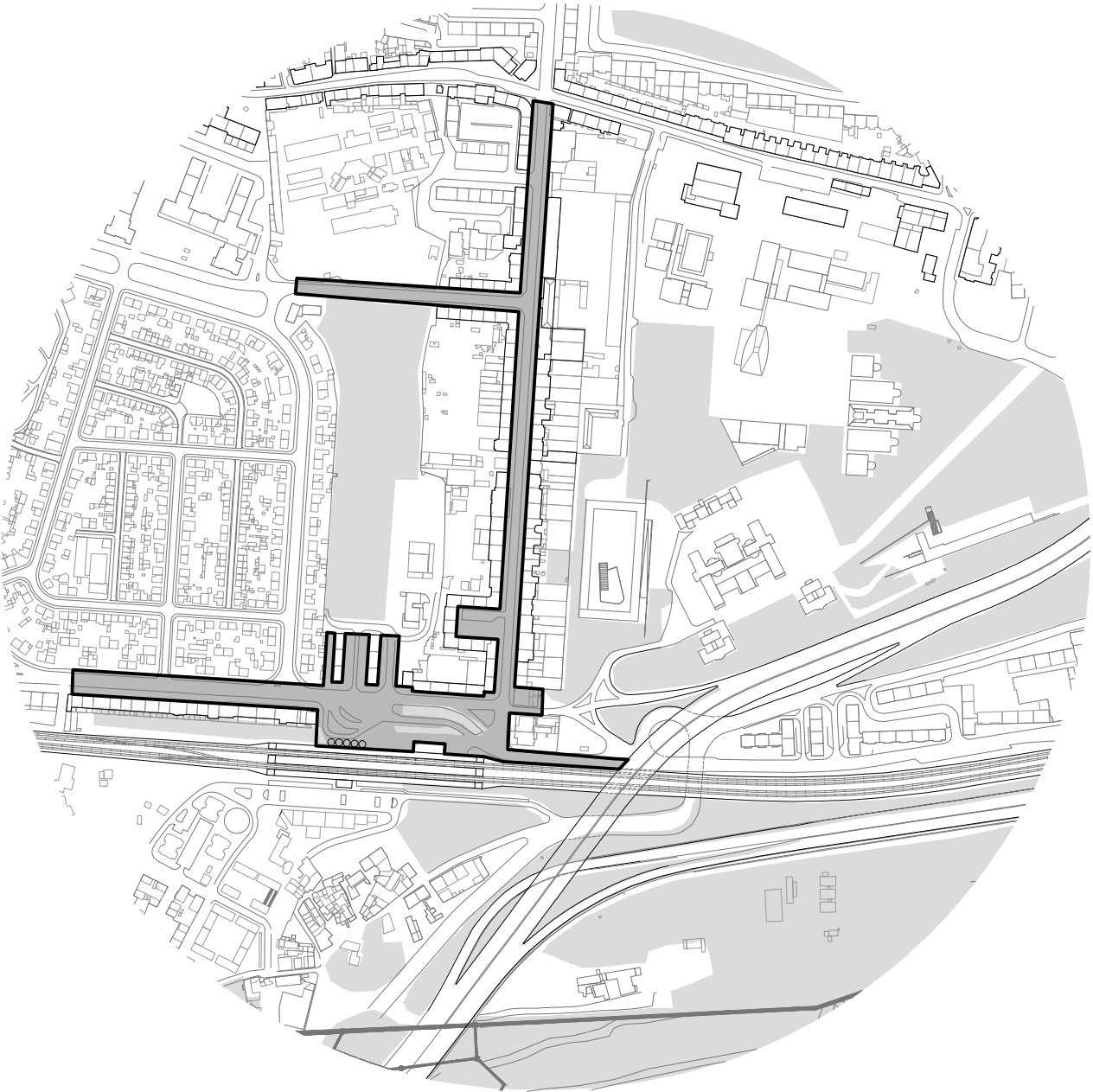
135.



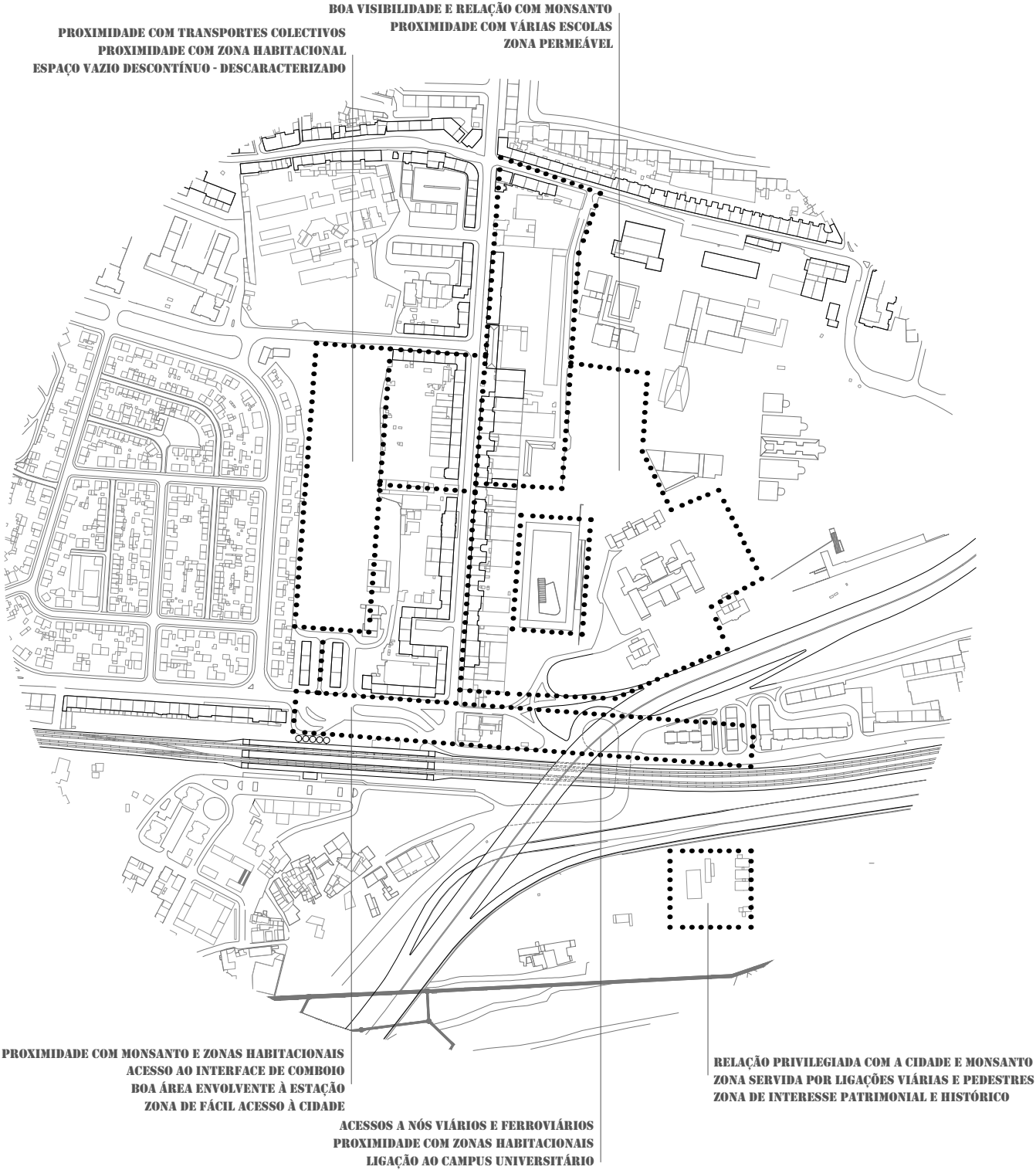
136.



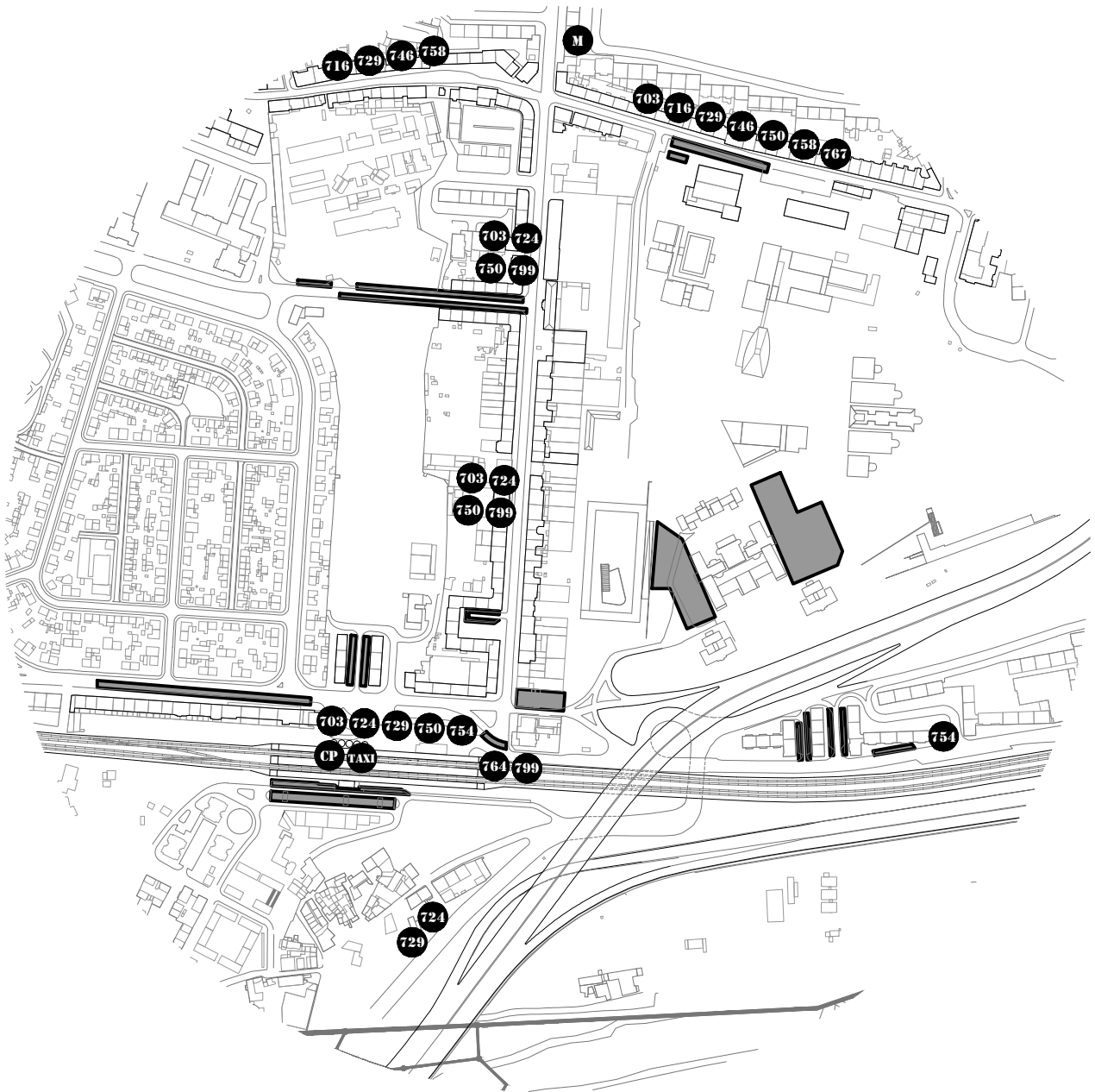
PLANTA DE BENFICA - LEVANTAMENTO DE PROBLEMAS



PLANTA DE BENFICA - ÁREAS PERMEÁVEIS (VERDE) | ESPAÇO PÚBLICO



PLANTA DE BENFICA - LEVANTAMENTO DE POTENCIALIDADES



PLANTA DE BENFICA - ZONAS DE ESTACIONAMENTO E TRANSPORTE PÚBLICO (BUS | METRO | CP | TAXI)

«Em meados do século passado quem quisesse vir do centro até Benfica, tomava o omnibus que lhe custava 200 reis, a não ser que preferisse viajar escarranchado num burro, mas a viagem não lhe ficava mais barata, pois, uns vinte anos antes, custava-lhe pelo menos uns 300 reis, segundo encontramos nas contas pagas aos pregadores das festas de arromba que por cá se faziam. As séges ficavam mais caras: meio dia de passeata custava 1680 reis, quantia que os pândegos e boémios, amadores das ceatas nas hortas, pagavam sem achar caro.»

Padre Proença, Álvaro - *Benfica através dos tempos*, p.363



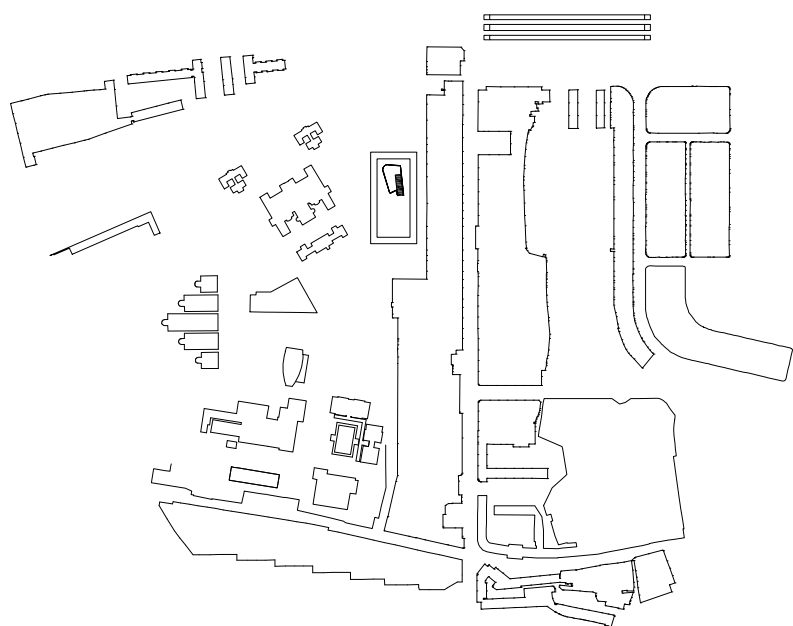




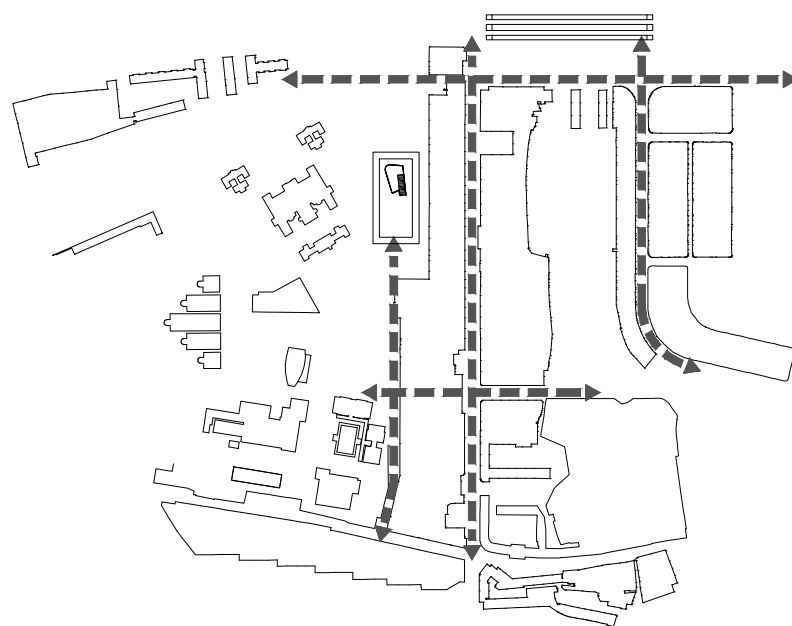




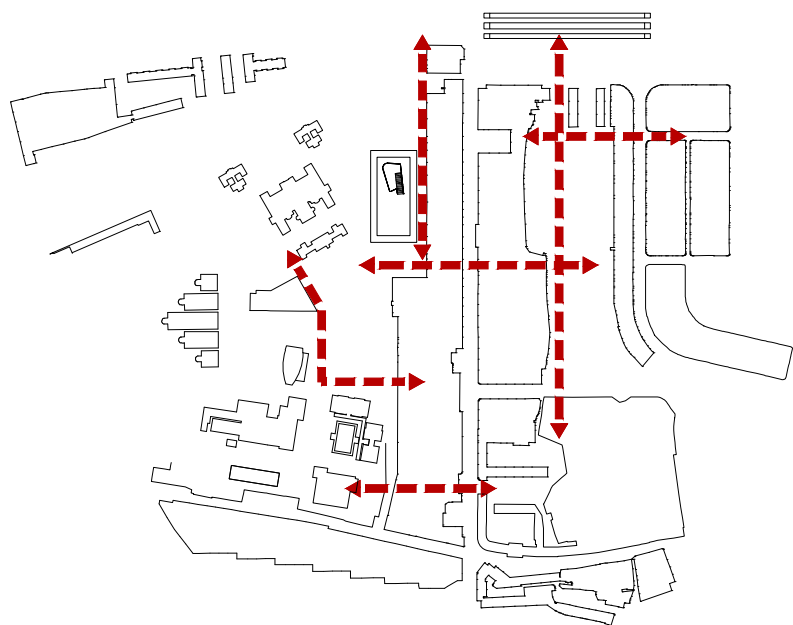




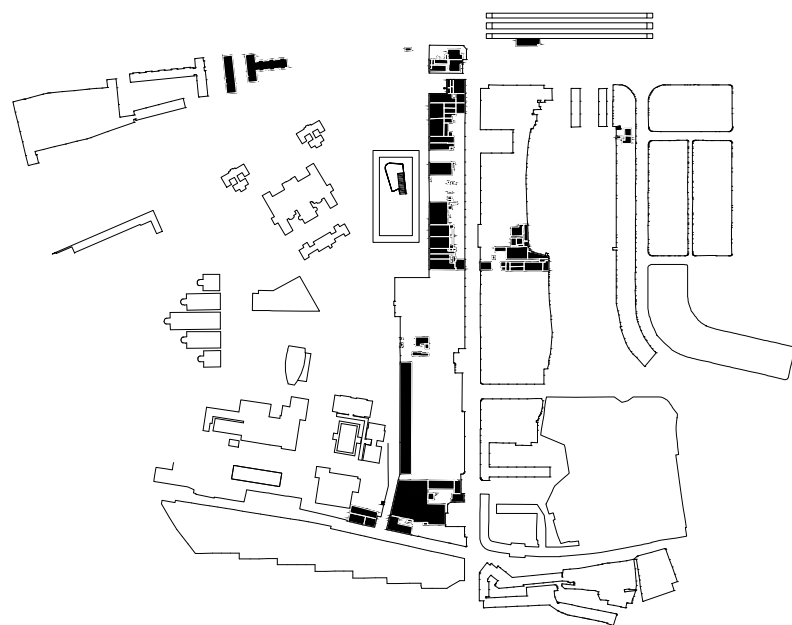
143. Esquema - Malha existente de Benfica



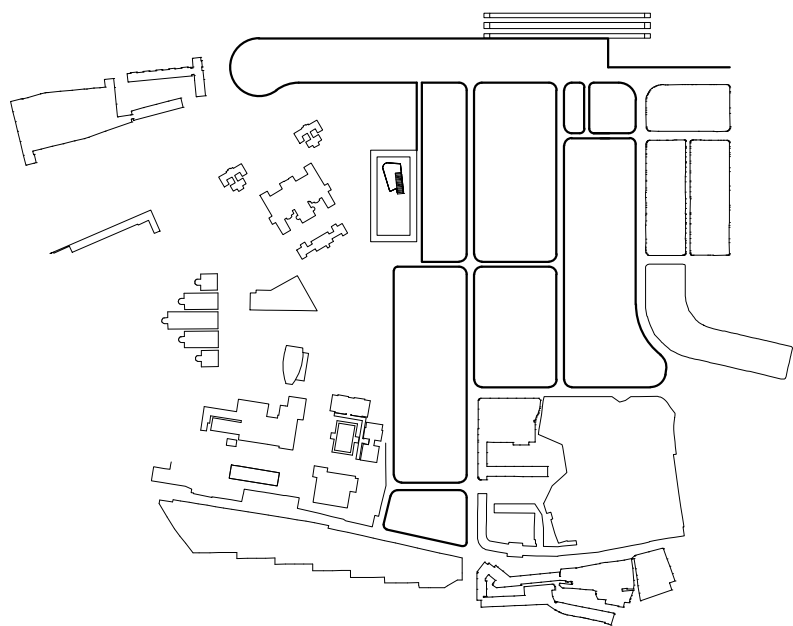
146. Esquema - Eixos marcantes na malha existente de Benfica



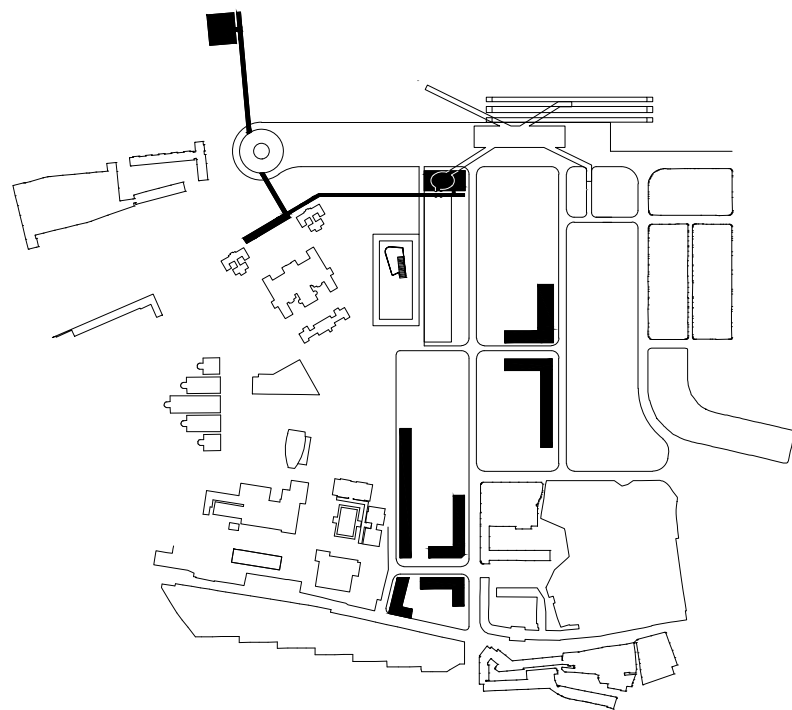
144. Esquema - Abertura de novos eixos sobre malha existente de Benfica



147. Esquema - Plano de demolições sobre malha existente de Benfica



145. Esquema - Nova malha urbana de Benfica



148. Esquema - Edificado proposto sobre nova malha urbana para Benfica

04.LISBOA (DES)CONTINUA
044.TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA

Partindo da análise efetuada ao local de intervenção (Benfica), e àquilo que são as suas virtudes e os problemas detetados para um regular o funcionamento daquela área, objetiva-se a necessidade de se poder produzir um plano que vise reduzir as seguintes dificuldades: acessos viários, congestionamento de infraestruturas e a articulação destes equipamentos entre eles; a falta de espaço público; a relação entre os vazios urbanos e o edificado envolvente; resolver as dificuldades de acesso pelos utilizadores do espaço; de estacionamento público; de transporte; e a ligação entre Lisboa e Monsanto.

Assim, pensando que as universidades, o interface de comboios, as escolas envolventes, e as vias rodoviárias, possam servir de geradores de vivência urbana, e Benfica transforma-se num elemento de entrada a Monsanto, a estratégia parte por pensar a lógica de funcionamento das infraestruturas, já que em todas há um início e um fim.

Em relação aos problemas que se encontram de congestionamento e desnivelamentos cruzados entre infraestruturas - 2ª circular; Linha Ferroviária; Marginal de Benfica; estrada do Calhariz de Benfica – é crível que a criação de uma rotunda facilite a articulação entre todos estes traçados e poderá servir como solução a uma melhor relação entre todos estes equipamentos. Desta forma, pondera-se criar um nó viário que facilite não só as entradas e saídas da 2ª circular como a relação entre as estradas e a própria linha férrea.

Então, a Nascente da 2ª circular nascerá uma rotunda cuja cota possibilite esta articulação e, subtraia a necessidade de haver cruzamentos rodoviários desnivelados. Para tal, é necessário rever também o traçado da linha férrea. Propõem-se a elevação no troço compreendido entre a estação de comboios de Benfica até quase a sete rios, o que a acontecer resolveria não só os problemas de trânsito, como possibilitaria a utilização do espaço atual. Desta feita, a nova rotunda articularia uma nova rampa de saída da 2ª circular e estruturava a já existente entrada. Também a estrada do Calhariz de Benfica não necessitaria de mergulhar como acontece, mas sim, entroncar de nível. Por outro lado, a atual rua da Venezuela era convertida em avenida, mais larga e com separador entre faixas, estendendo-se por baixo da 2ª circular até à rotunda.

Sobre este novo nó viário, a construção de um silo automóvel, poderia resolver alguns problemas de estacionamento naquela área. O acesso a este silo é resolvido com um piso inferior, criando uma rampa de acesso no topo da estrada do Calhariz uma vez cortado pela rotunda.

Quanto ao plano, propõem-se um processo de demolições criterioso que facilite uma melhor estruturação da malha urbana e com isso possibilitar a abertura de novas vias de escoamento. Os principais eixos existentes definem o carácter e a particularidade do local, como mantêm o regular funcionamento do traçado no sentido Norte/Sul. Os

novos eixos a propor, serão essencialmente no sentido Nascente/Poente e procuram criar relações entre malhas existentes e a comunicação entre edificado e espaços desaproveitados. Desta forma, combate-se não só a extensão dos quarteirões existentes, como possibilita uma maior articulações e fluidez do trânsito, das pessoas e do edificado já existente.

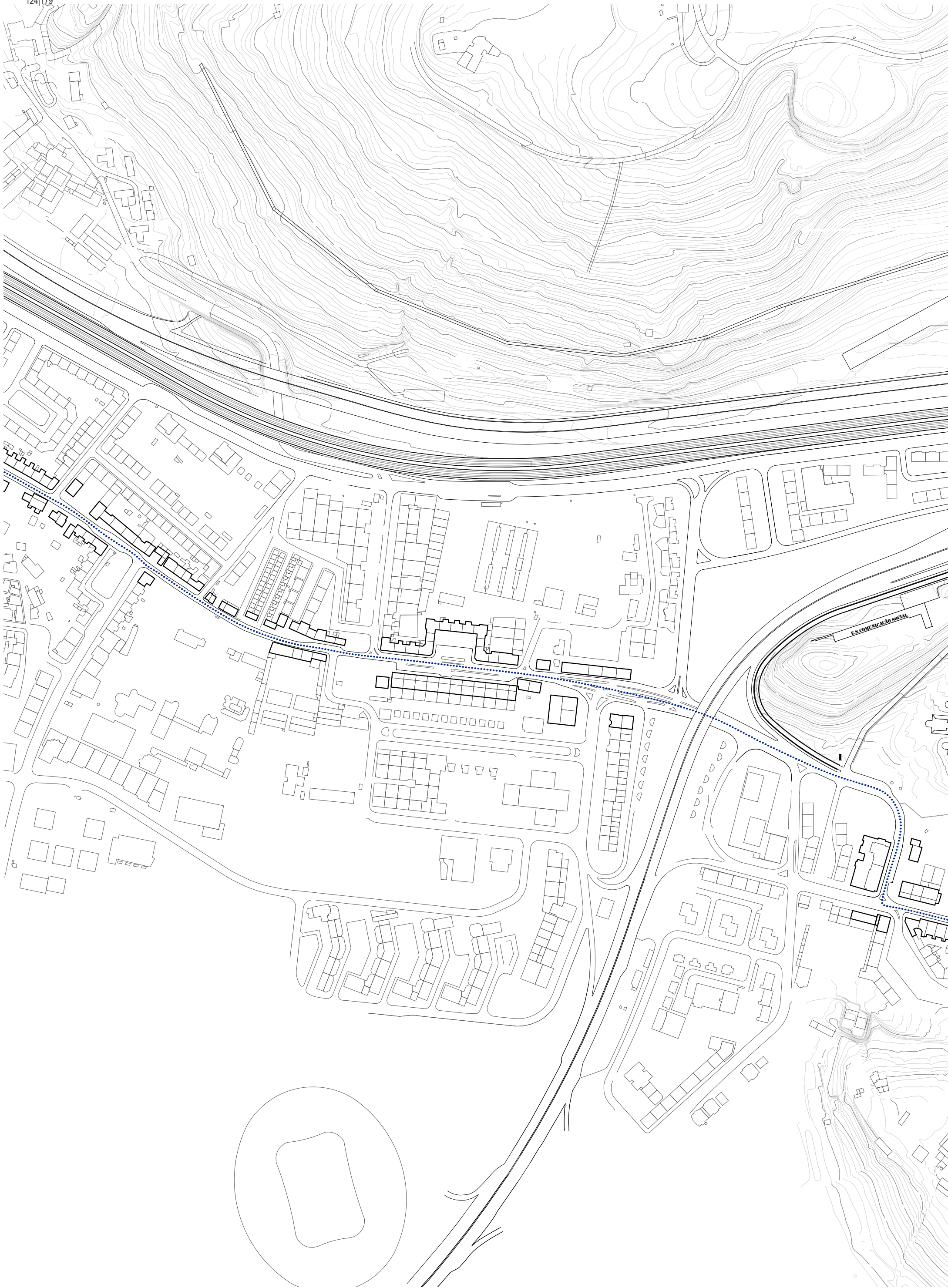
Por outro lado, a ideia parte também em se pensar que é a partir do grande interface de comboios que tudo se inicia. Ali afluem imensas energias, que trarão novas dinâmicas ao local. Neste pressuposto, é criado um grande espaço público em frente à estação de comboios que se prolonga até ao silo automóvel. Dessa forma, o espaço público melhora e dá uma leitura mais contínua do espaço.

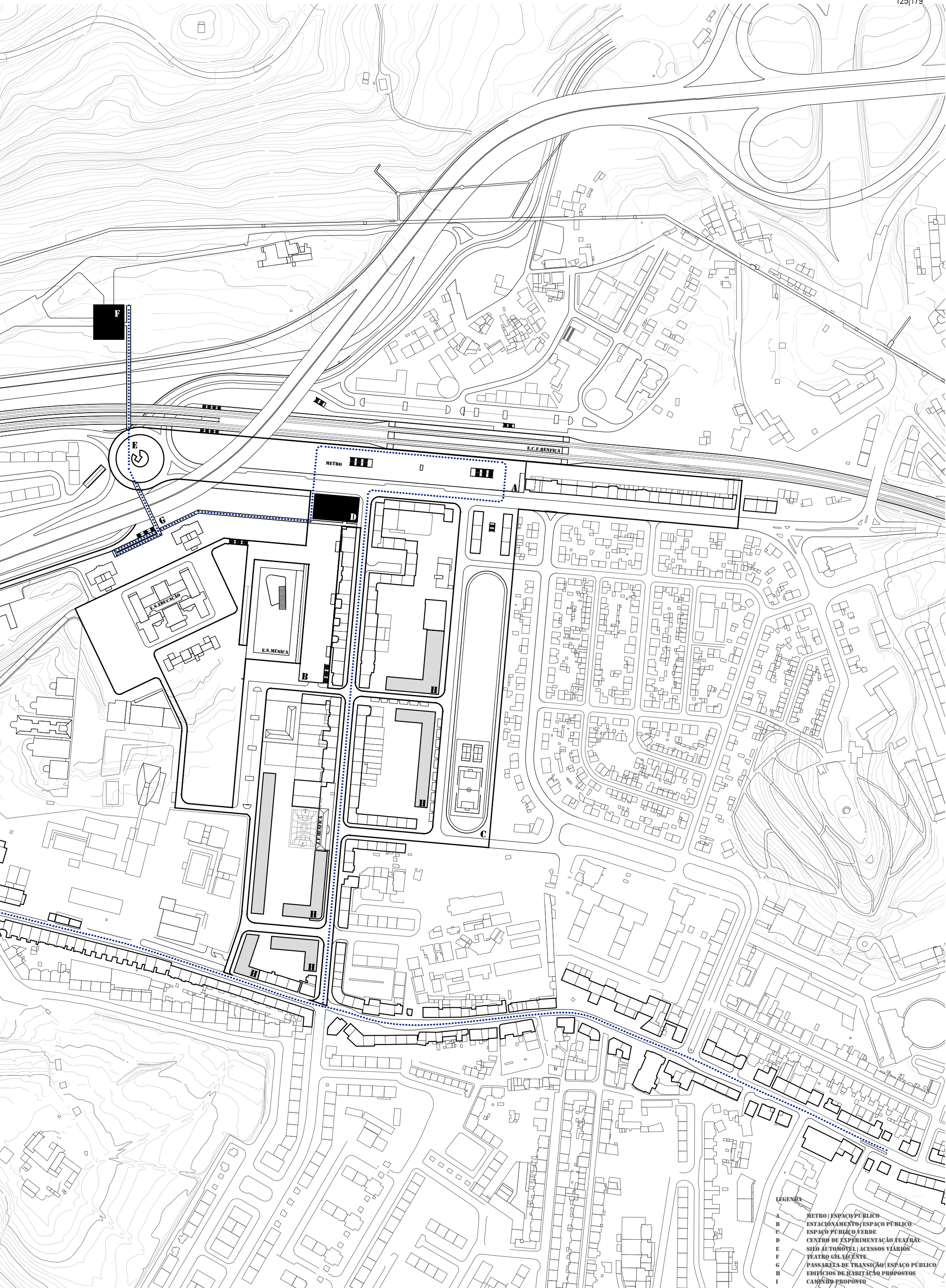
Sob esse mesmo espaço, prevê-se a criação de uma estação de Metro que em articulação com a de comboios possibilitam a resolução dos difíceis acessos entre cotas - rua José Augusto Seabra e rua da Venezuela – e os novos espaços criados. Será de prever uma estação de nave continua e quatro braços de entrada/saída e duas escadas de topo de entrada/saída (Nascente/Poente). Assim, temos: o primeiro braço a estabelecer a comunicação entre o interior da estação de comboios de Benfica e a nova estação de Metro; o segundo a desaguar na estrada do Calhariz e a possibilitar uma melhor relação pedestre no acesso a Monsanto e aos novos complexos habitacionais aí já desenvolvidos; o terceiro, procura interagir com o vazio urbano existente convertido num parque verde; e por último, um quarto braço de ligação às universidades e a um novo parque de estacionamento criado nas traseiras do edificado existe e próximo à Escola Superior de Música.

A rematar a Av. Gomes Pereira com o novo espaço público criado em frente à estação de comboios, prevê-se a criação de edifício virado para as artes cénicas e performativas, que para além de trazer um novo fluir do espaço – desenvolvido sobre a cobertura do parque automóvel, dará uma leitura de alameda até a uma nova rua proposta – fará o início de um processo de articulação entre Benfica e Monsanto.

Nessa sequência, procurar-se-á estabelecer através de um sistema de ligações (passadiços), uma relação de quotas entre o edifício à quota baixa e as universidades, e posteriormente destas para Monsanto. Aí será criado um teatro que remata o percurso e que serve como porta de entrada ao parque. Esse percurso é ainda interrompido por um piso intermédio - no edifício proposto como silo automóvel - para descanso e contemplação visual.

Assim, pretende-se realizar uma intervenção virada principalmente para a utilização do espaço público, procurando agraphar dois sistemas existentes, e com o tempo criar uma marca que leve a uma maior solidificação de Monsanto perante Lisboa, mas também um novo olhar.

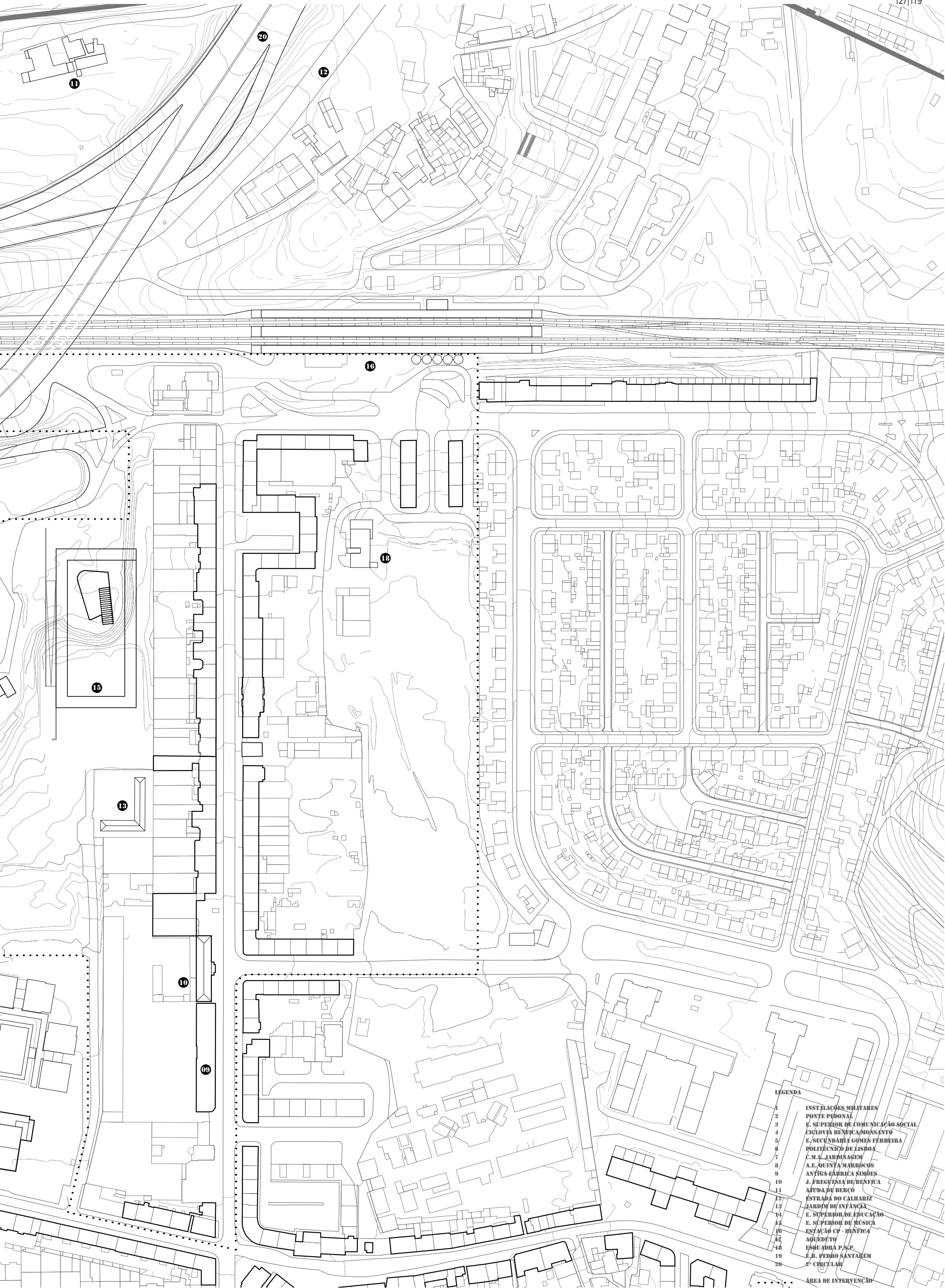


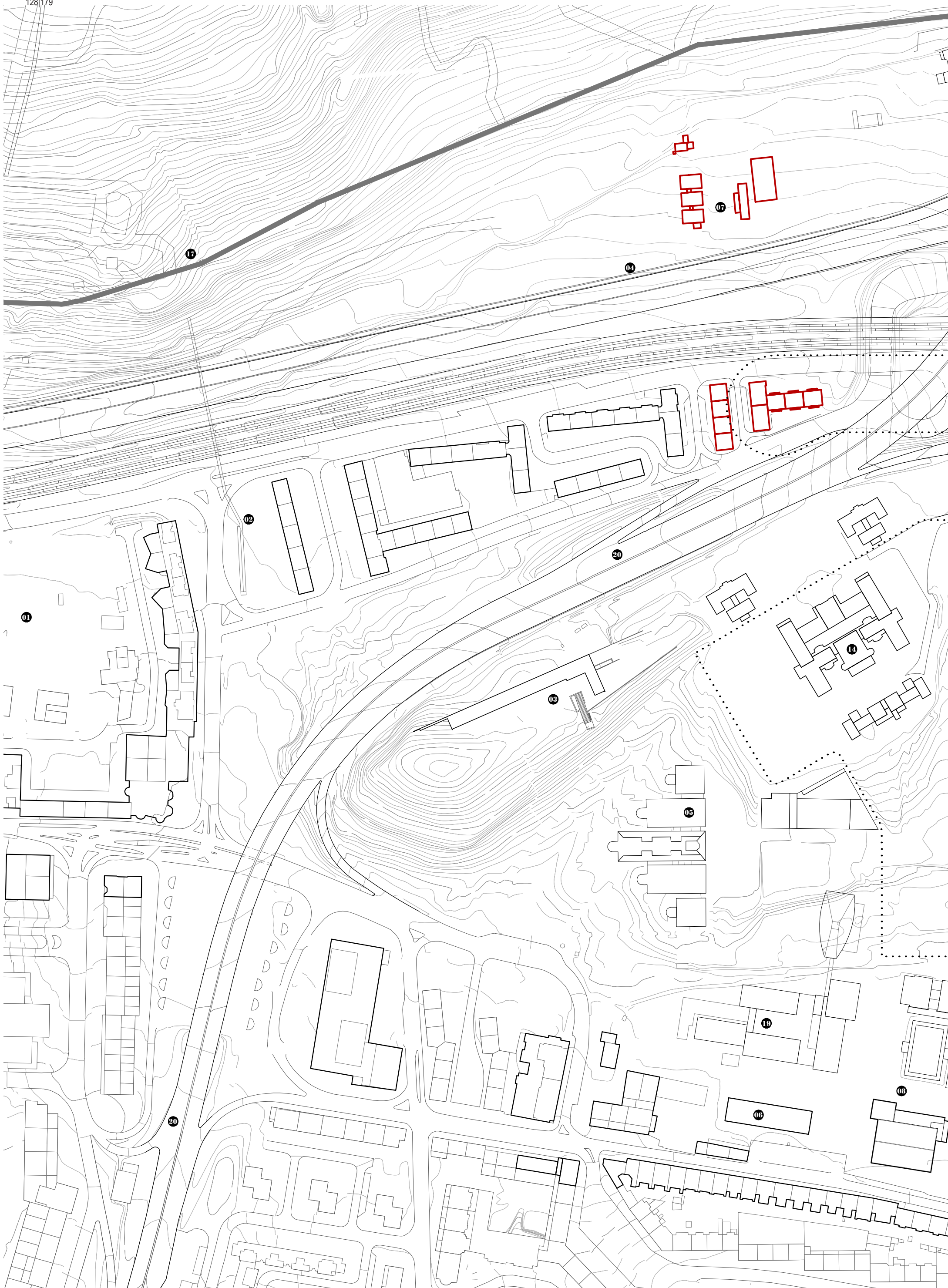




PLANTA DE EXISTÊNCIAS - MASTER PLAN | 1:2500

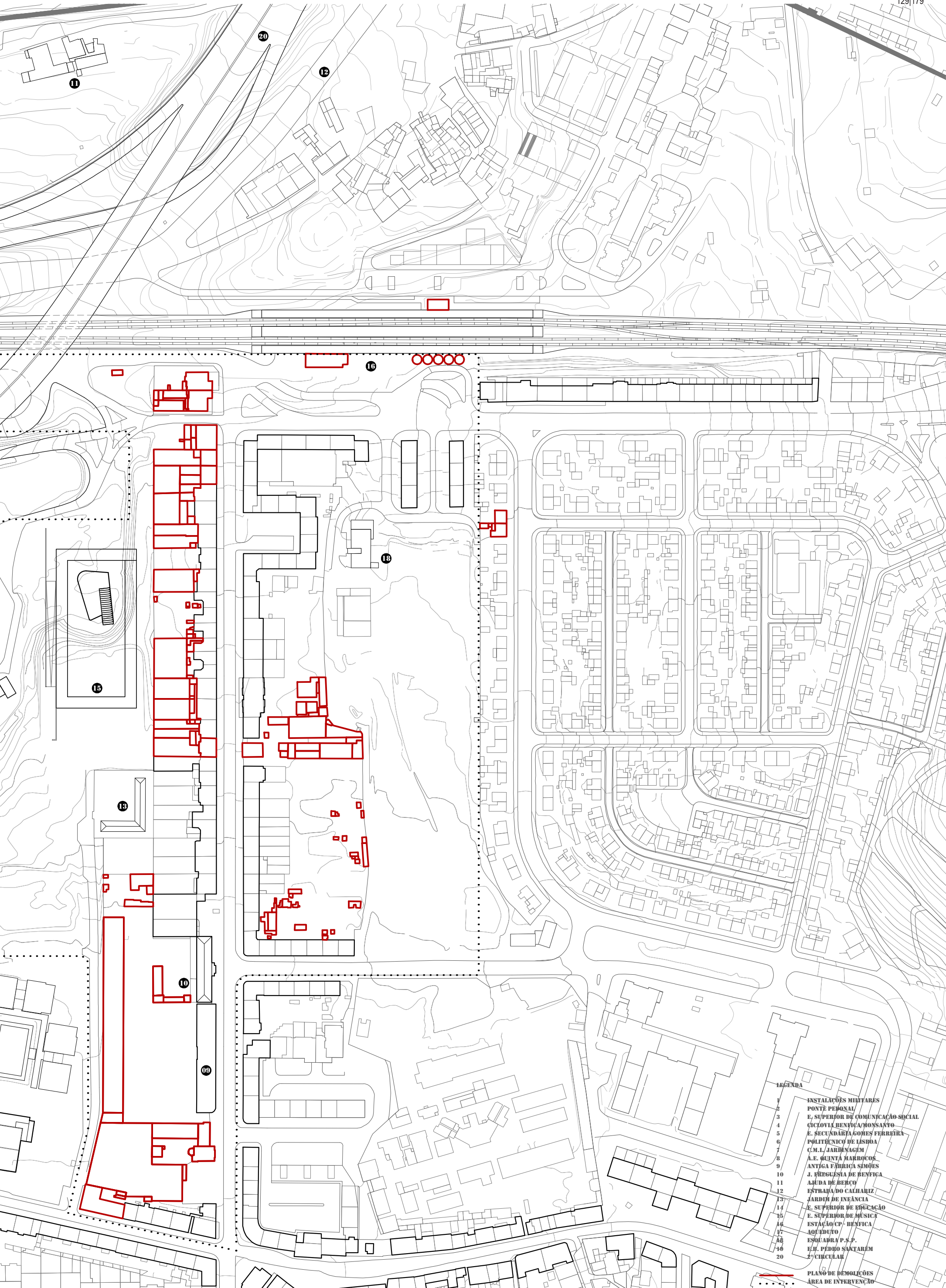






PLANTA DE DEMOLIÇÕES - MASTER PLAN | 1:2500

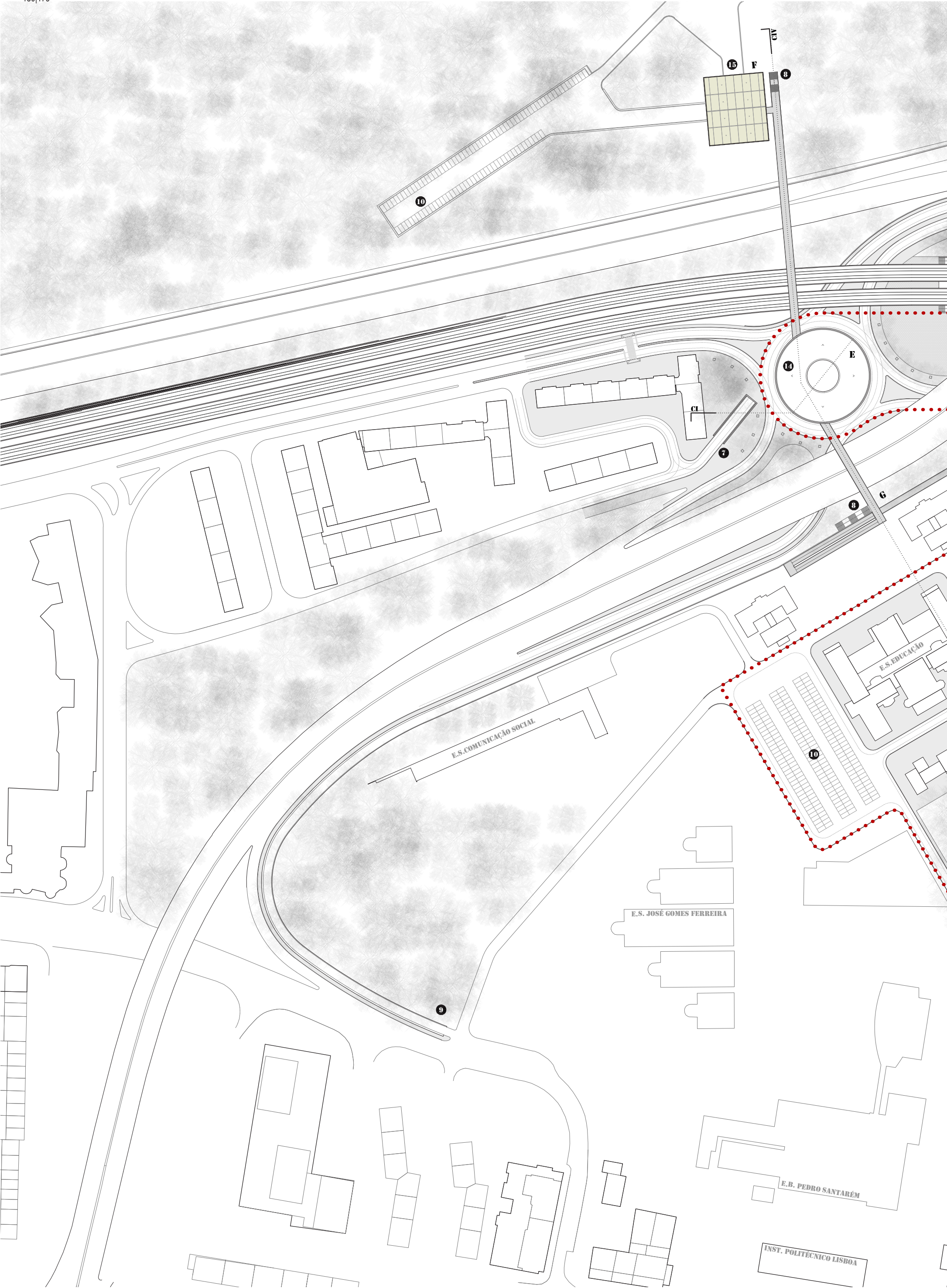




LEGENDA

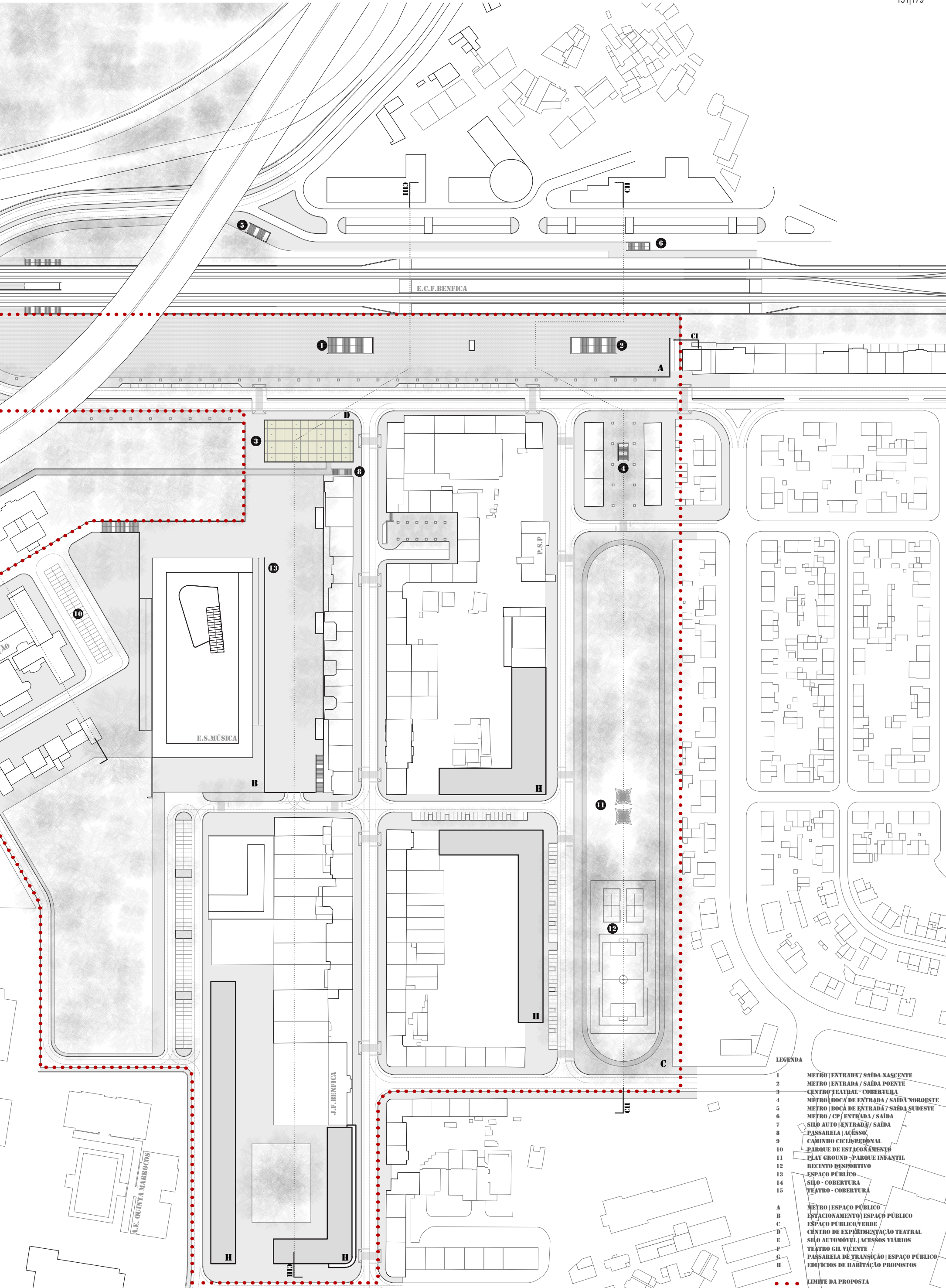
- 1 INSTALAÇÕES MILITARES
- 2 PONTE PEONAL
- 3 E. SUPERIOR DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
- 4 C/CIÓVIA BENFICA/MONSANTO
- 5 E. SECUNDÁRIA GOMES FERREIRA
- 6 POLITÉCNICO DE LISBOA
- 7 C.M.L. JARDINAGEM
- 8 A.E. QUINTA MARROCOS
- 9 ANTIGA FÁBRICA SIMÕES
- 10 J. FREGUESIA DE BENFICA
- 11 AJUDA DE BERÇO
- 12 ESTRADA DO CALHARIZ
- 13 JARDIM DE INEÂNCIA
- 14 E. SUPERIOR DE EDUCAÇÃO
- 15 E. SUPERIOR DE MÚSICA
- 16 ESTACÃO CP- BENFICA
- 17 AQUEDUTO
- 18 ESQUADRA P.S.P.
- 19 E.M. PEDRO SANTAREM
- 20 2ª CIRCULAR

PLANO DE DEMOLIÇÕES
ÁREA DE INTERVENÇÃO



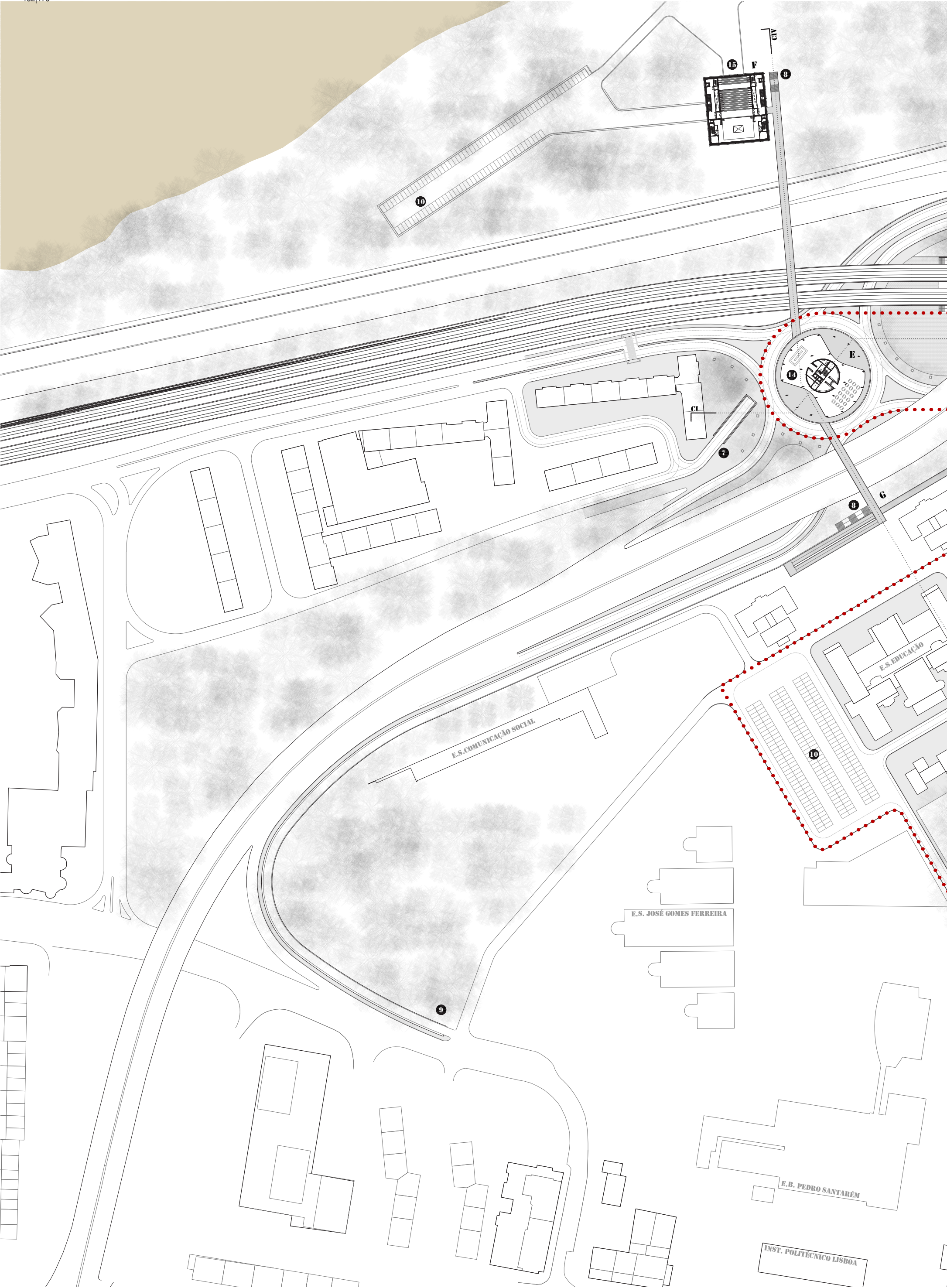
PLANTA NIVEL COBERTURA - MASTER PLAN | 1:2000





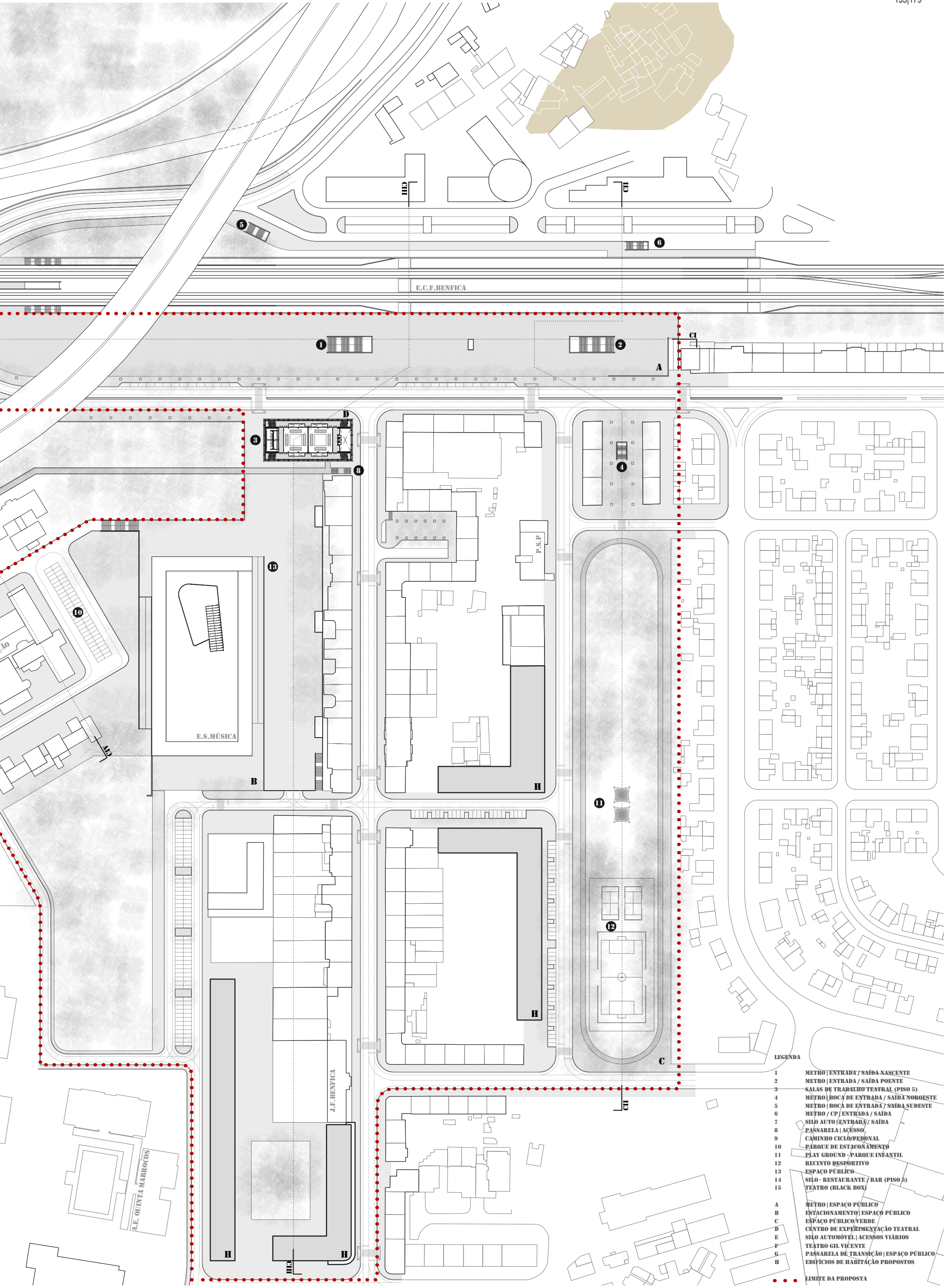
LEGENDA

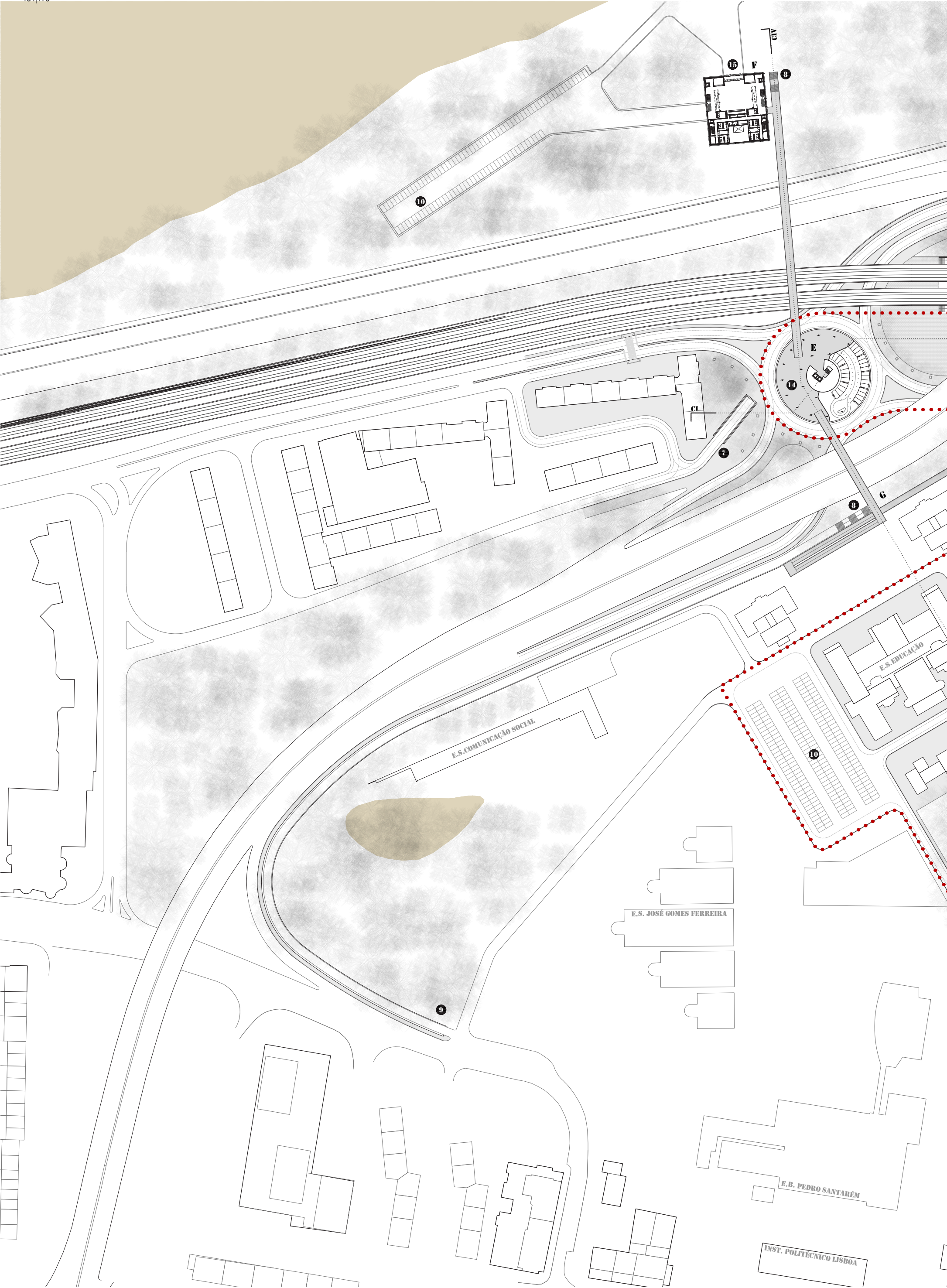
- 1 METRO | ENTRADA / SAÍDA NASCENTE
 - 2 METRO | ENTRADA / SAÍDA POENTE
 - 3 CENTRO TEATRAL - COBERTURA
 - 4 METRO | BOCA DE ENTRADA / SAÍDA NOROESTE
 - 5 METRO | BOCA DE ENTRADA / SAÍDA SUDESTE
 - 6 METRO / CP | ENTRADA / SAÍDA
 - 7 SILO AUTO | ENTRADA / SAÍDA
 - 8 PASSARELA | ACESSO
 - 9 CAMINHO CICLO/PEDONAL
 - 10 PARQUE DE ESTACIONAMENTO
 - 11 PLAY GROUND - PARQUE INFANTIL
 - 12 RECINTO DESPORTIVO
 - 13 ESPAÇO PÚBLICO
 - 14 SILO - COBERTURA
 - 15 TEATRO - COBERTURA
-
- A METRO | ESPAÇO PÚBLICO
 - B ESTACIONAMENTO | ESPAÇO PÚBLICO
 - C ESPAÇO PÚBLICO/VERDE
 - D CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL
 - E SILO AUTOMÓVEL | ACESSOS VIÁRIOS
 - F TEATRO GIL VICENTE
 - G PASSARELA DE TRANSIÇÃO | ESPAÇO PÚBLICO
 - H EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO PROPOSTOS
- • • LIMITE DA PROPOSTA



PLANTA DE NÍVEL 110 - MASTER PLAN | 1:2000

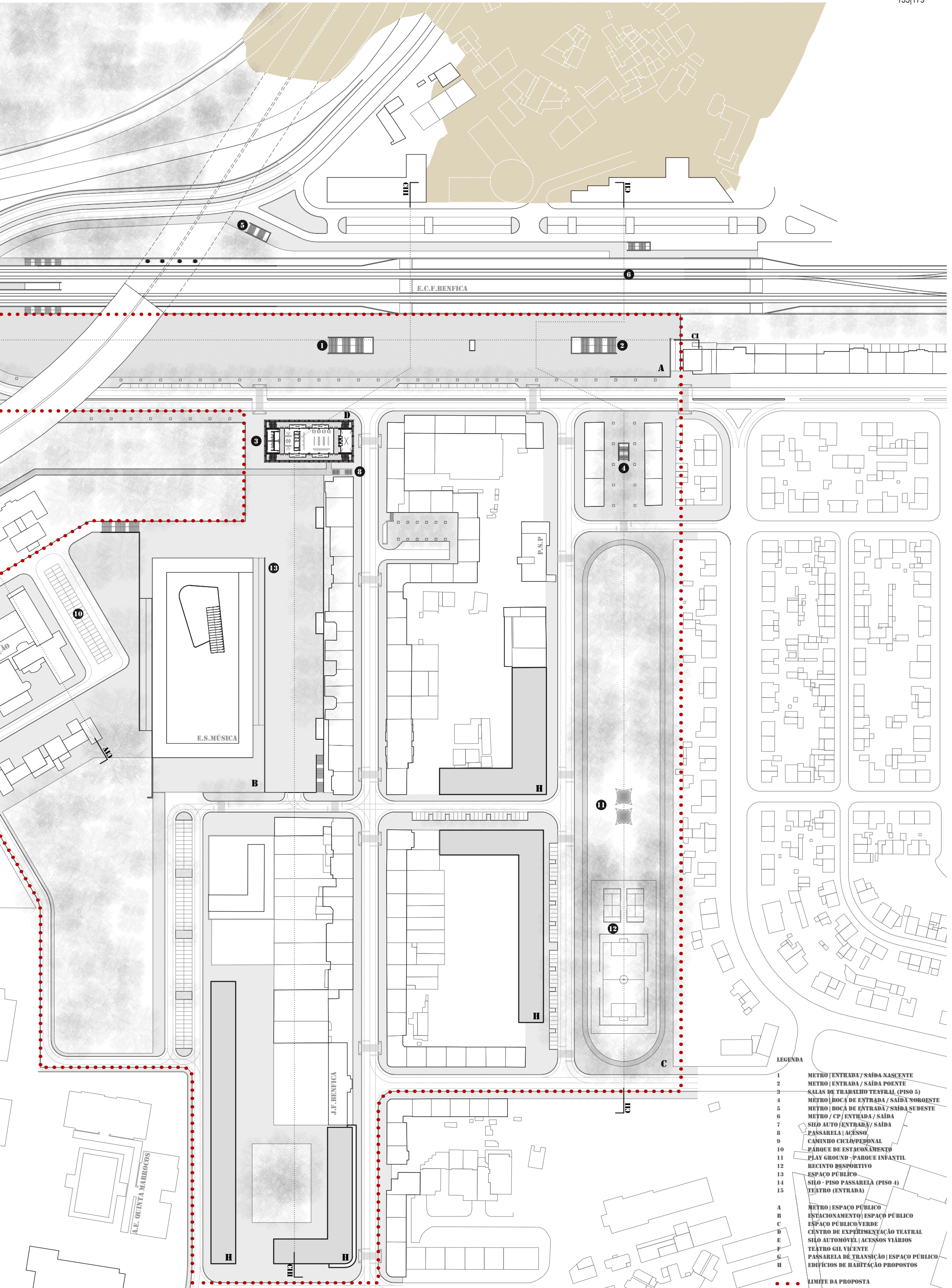


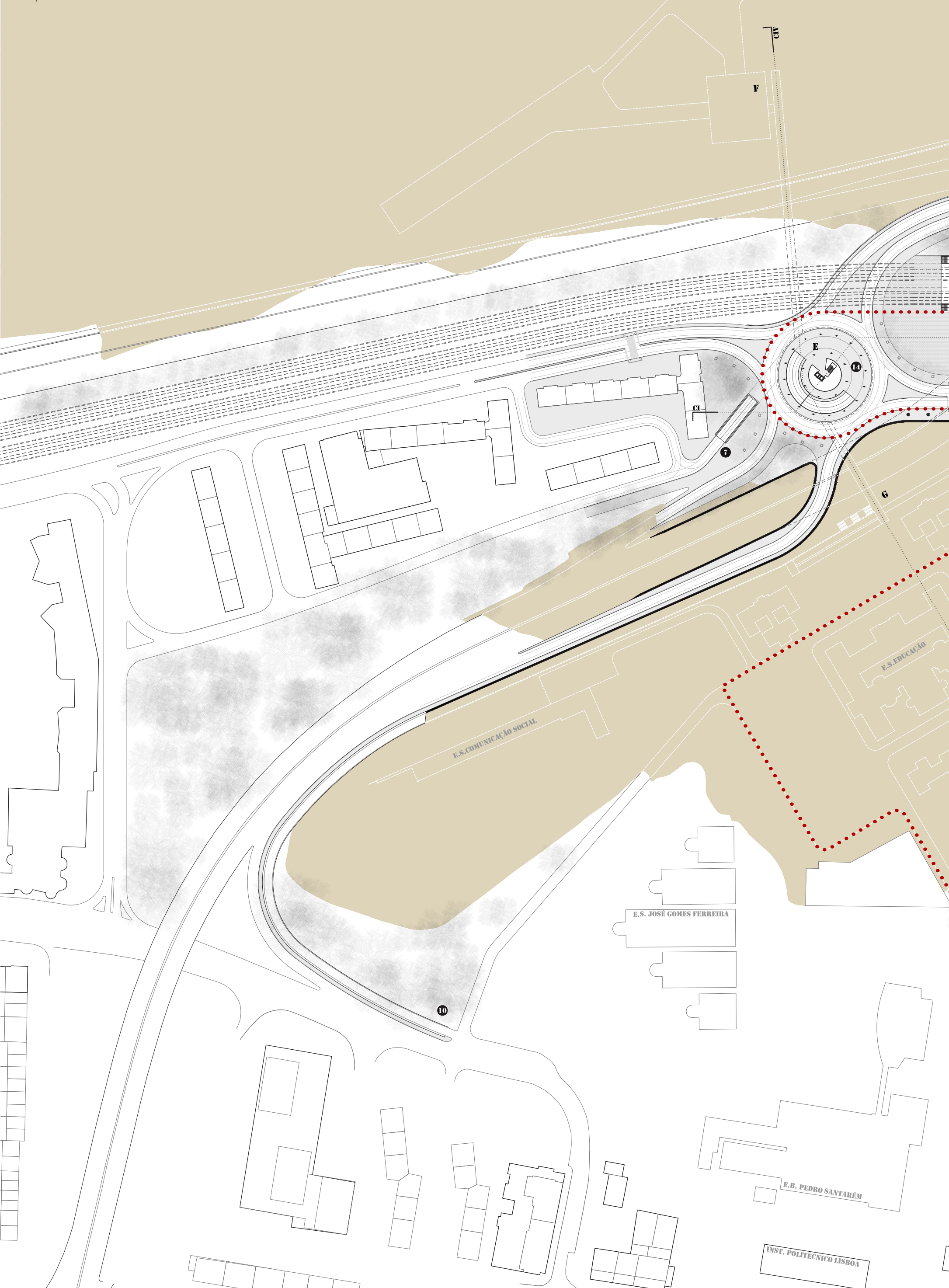




PLANTA DE NÍVEL 100 - MASTER PLAN | 1:2000

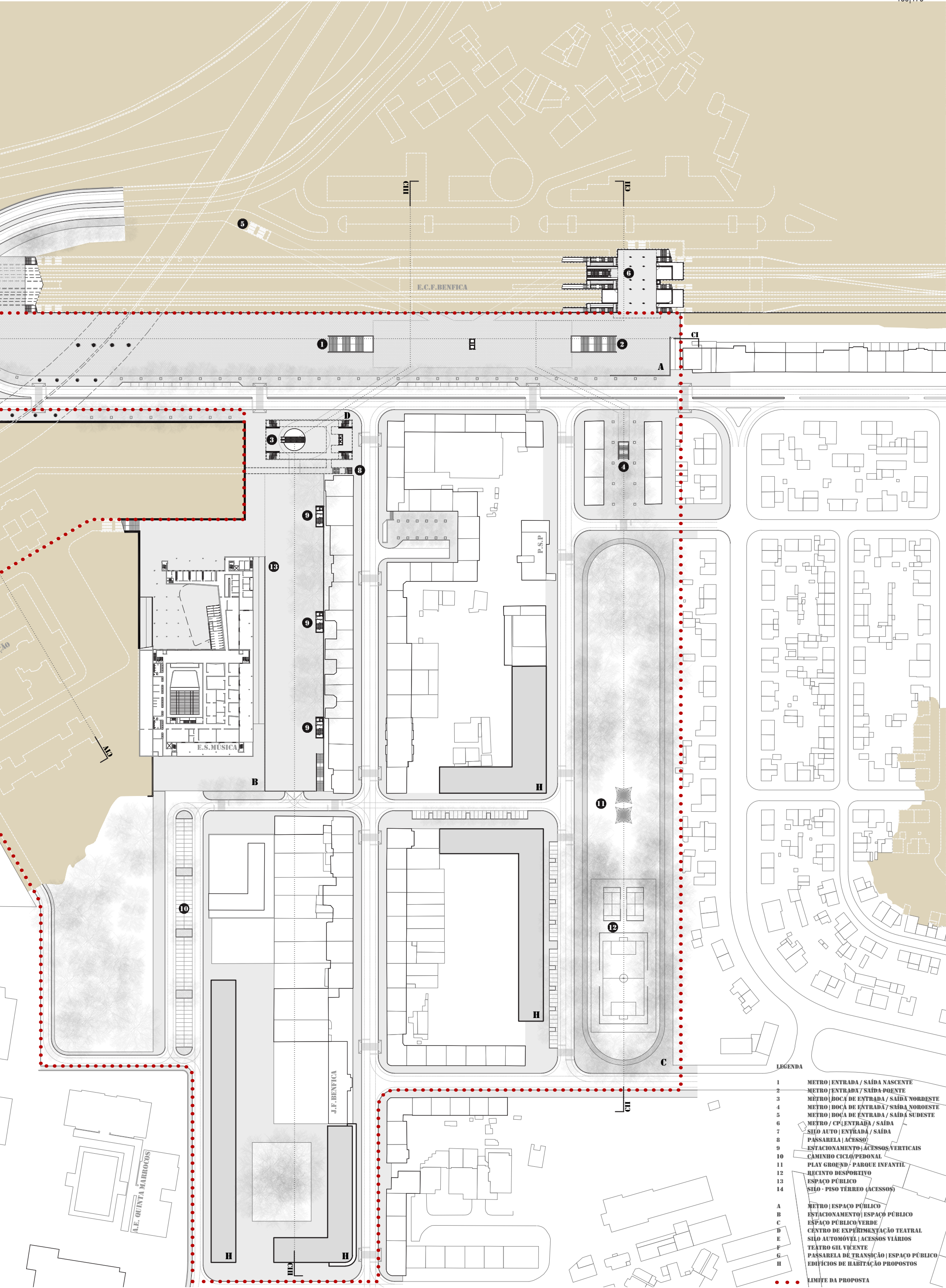






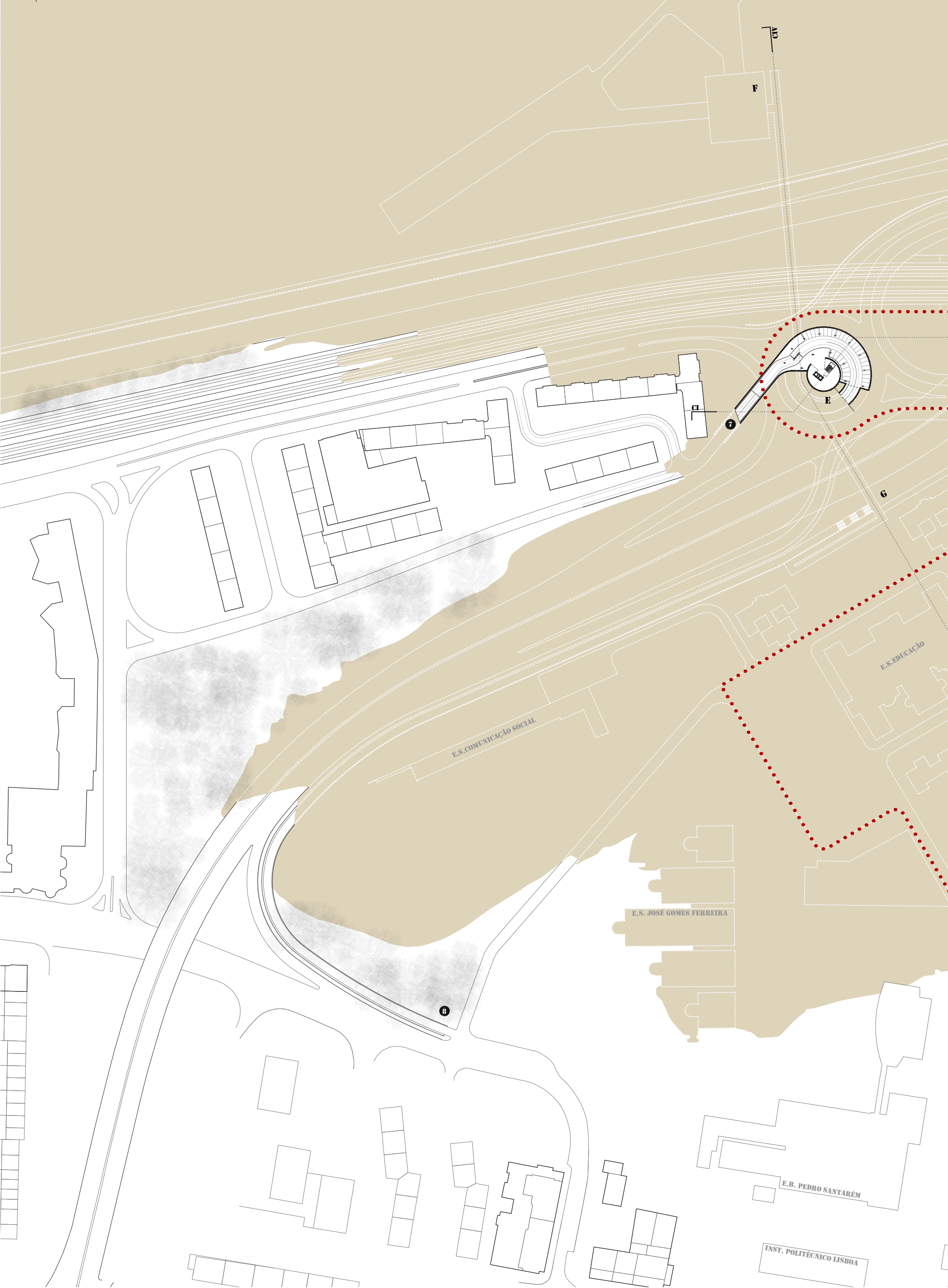
PLANTA DE NÍVEL 85 - MASTER PLAN | 1:2000





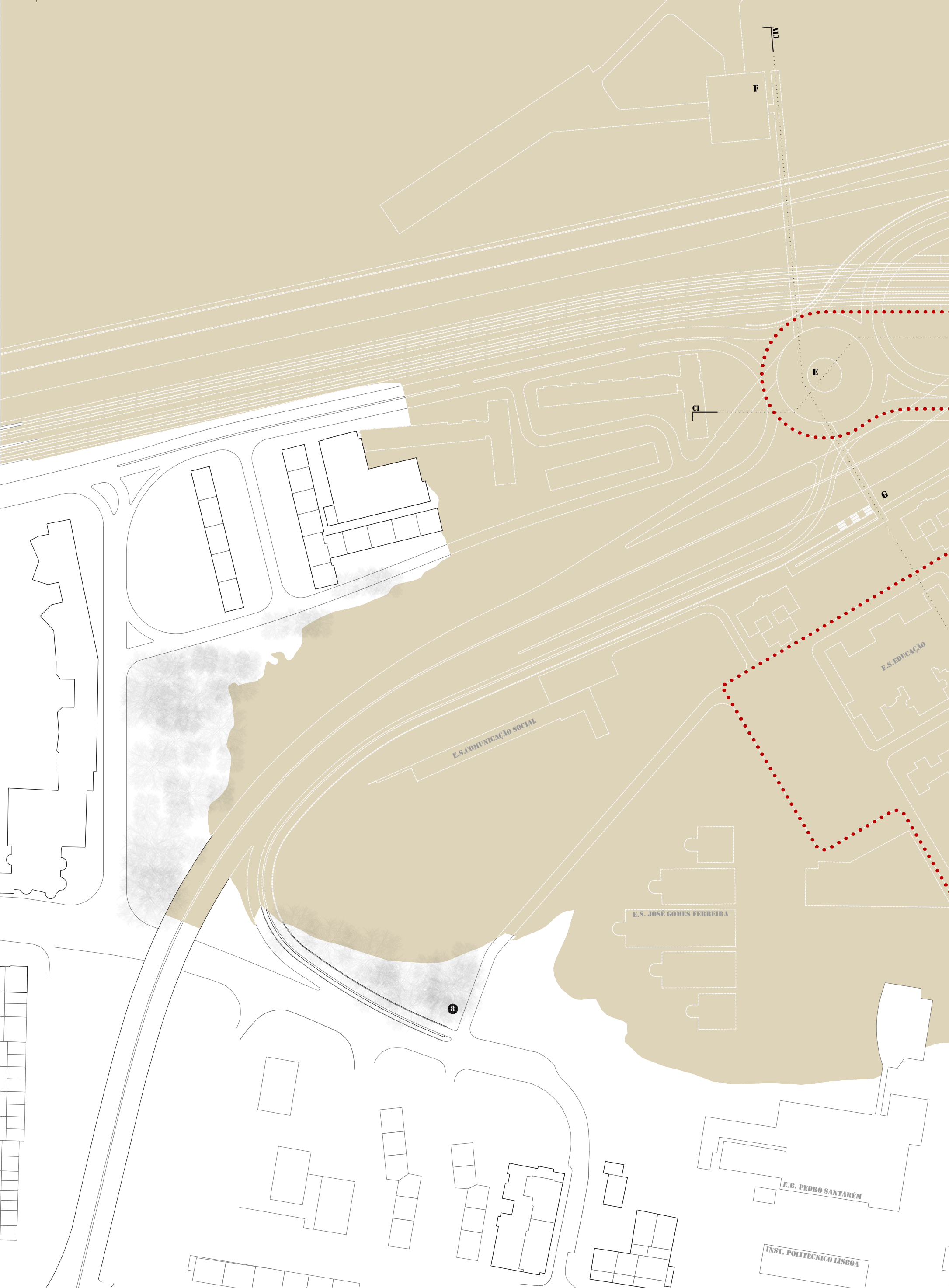
LEGENDA

- 1 METRO | ENTRADA / SAÍDA NASCENTE
 - 2 METRO | ENTRADA / SAÍDA POENTE
 - 3 METRO | BOCA DE ENTRADA / SAÍDA NORDESTE
 - 4 METRO | BOCA DE ENTRADA / SAÍDA NOROESTE
 - 5 METRO | BOCA DE ENTRADA / SAÍDA SUDOESTE
 - 6 METRO / CP | ENTRADA / SAÍDA
 - 7 SILO AUTO | ENTRADA / SAÍDA
 - 8 PASSARELA | ACESSO
 - 9 ESTACIONAMENTO | ACESSOS VERTICAIS
 - 10 CAMINHO CICLO / PEDONAL
 - 11 PLAY GROUND / PARQUE INFANTIL
 - 12 RECINTO DESPORTIVO
 - 13 ESPAÇO PÚBLICO
 - 14 SILO - PISO TÉRREO (ACESSOS)
-
- A METRO | ESPAÇO PÚBLICO
 - B ESTACIONAMENTO | ESPAÇO PÚBLICO
 - C ESPAÇO PÚBLICO / VERDE
 - D CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL
 - E SILO AUTOMÓVEL | ACESSOS VIÁRIOS
 - F TEATRO GIL VICENTE
 - G PASSARELA DE TRANSIÇÃO | ESPAÇO PÚBLICO
 - H EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO PROPOSTOS
- • • LIMITE DA PROPOSTA



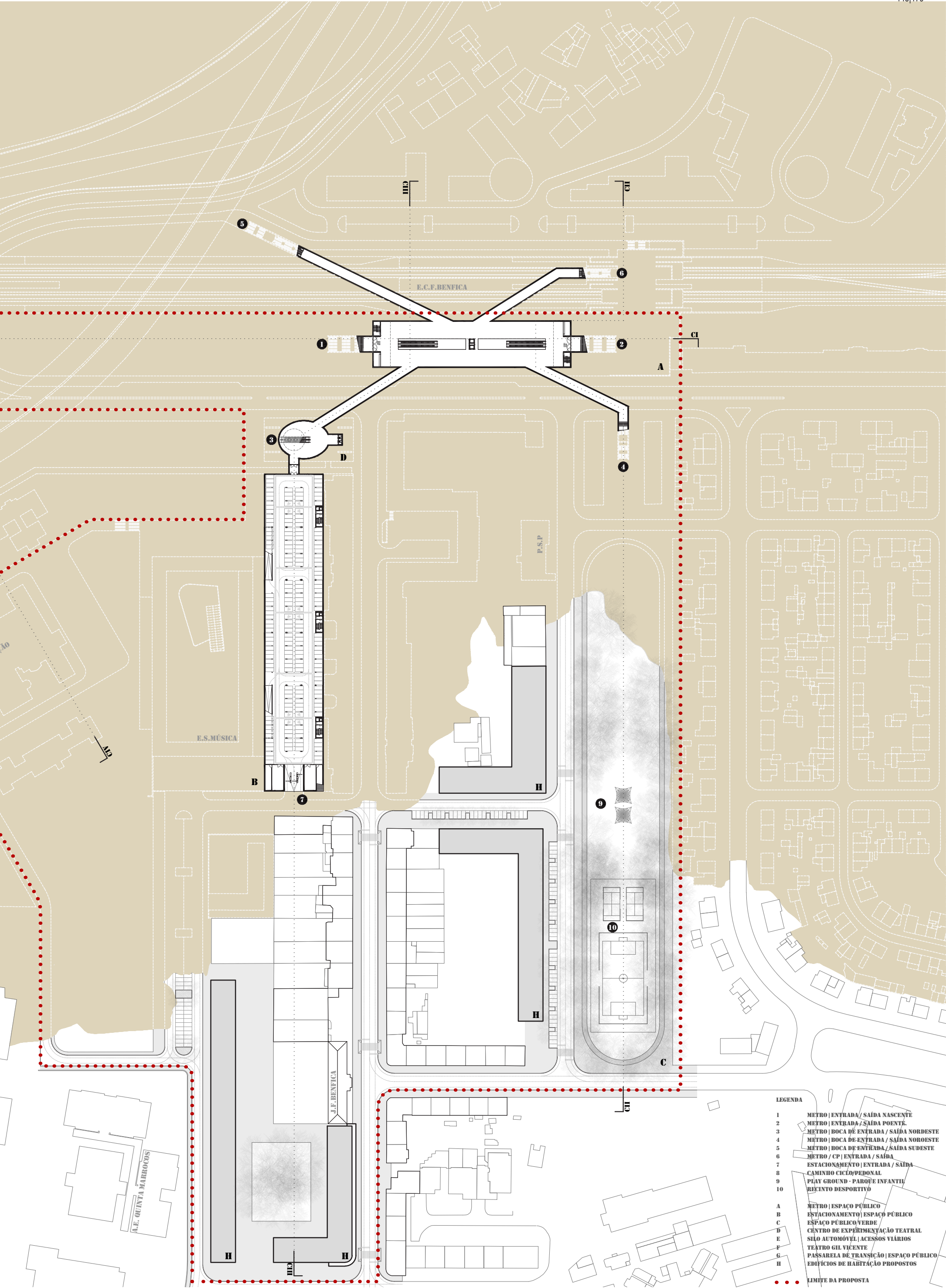
PLANTA DE NÍVEL 80 - MASTER PLAN | 1:2000

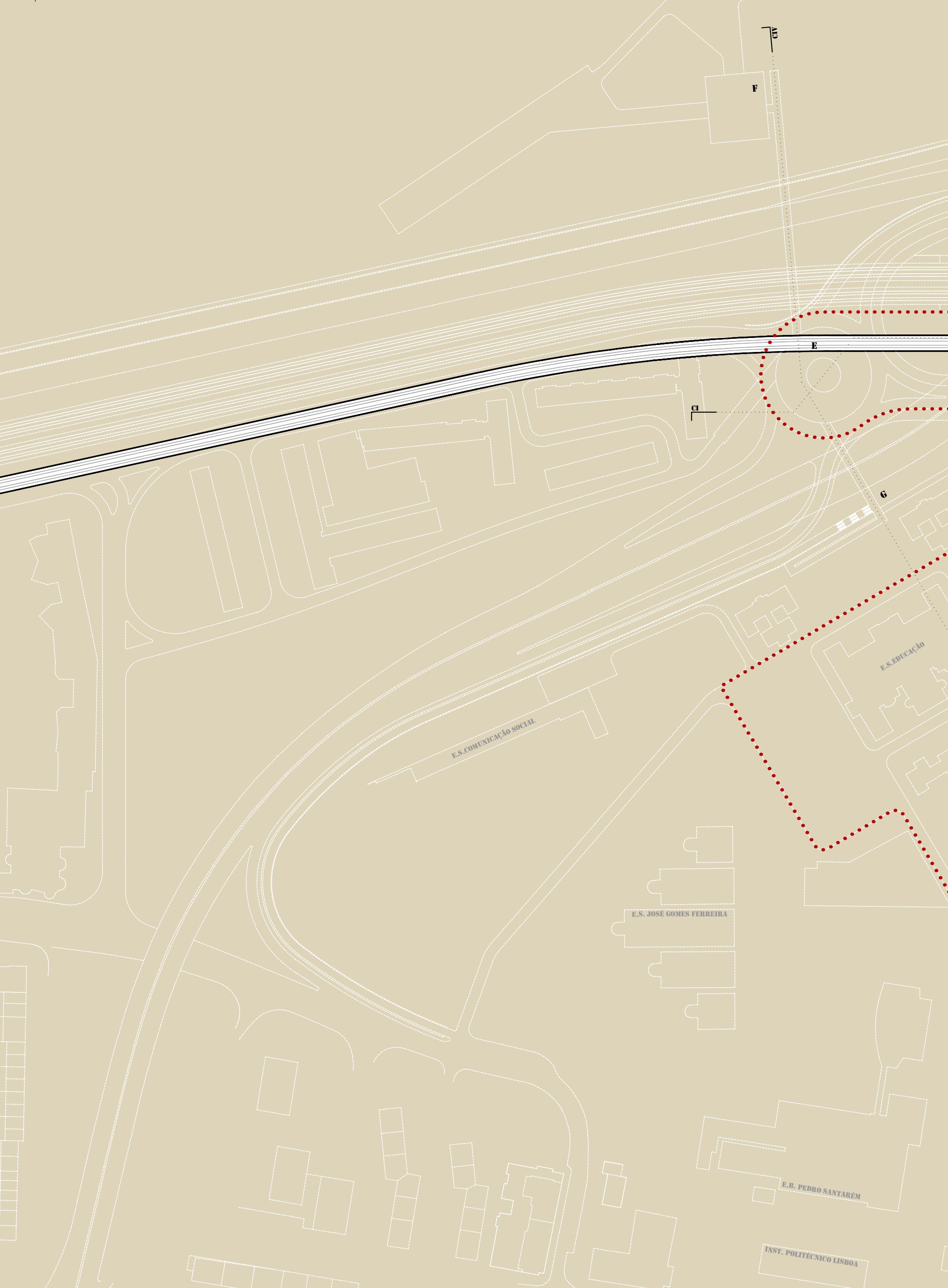




PLANTA DE NÍVEL 76 - MASTER PLAN | 1:2000

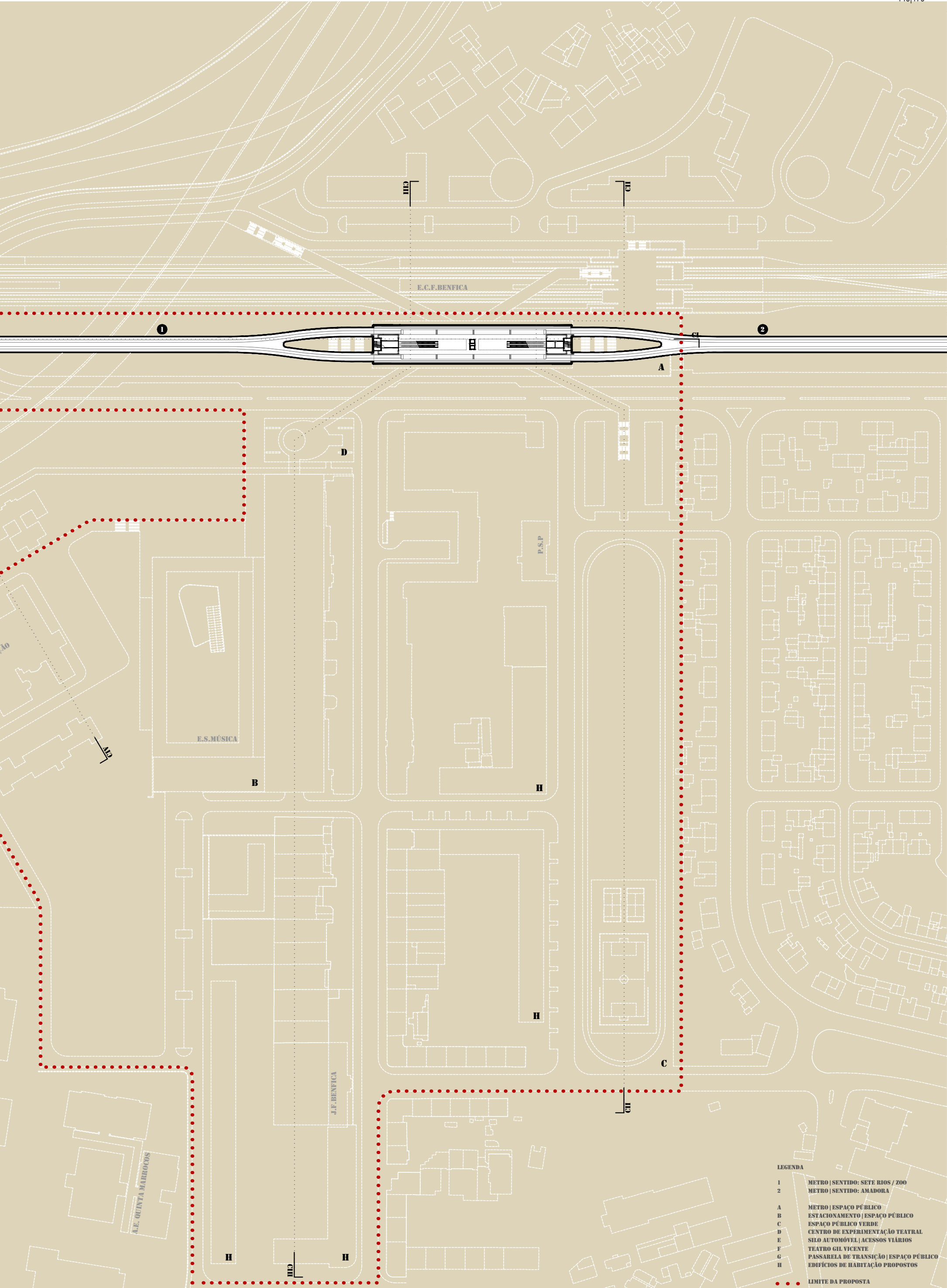




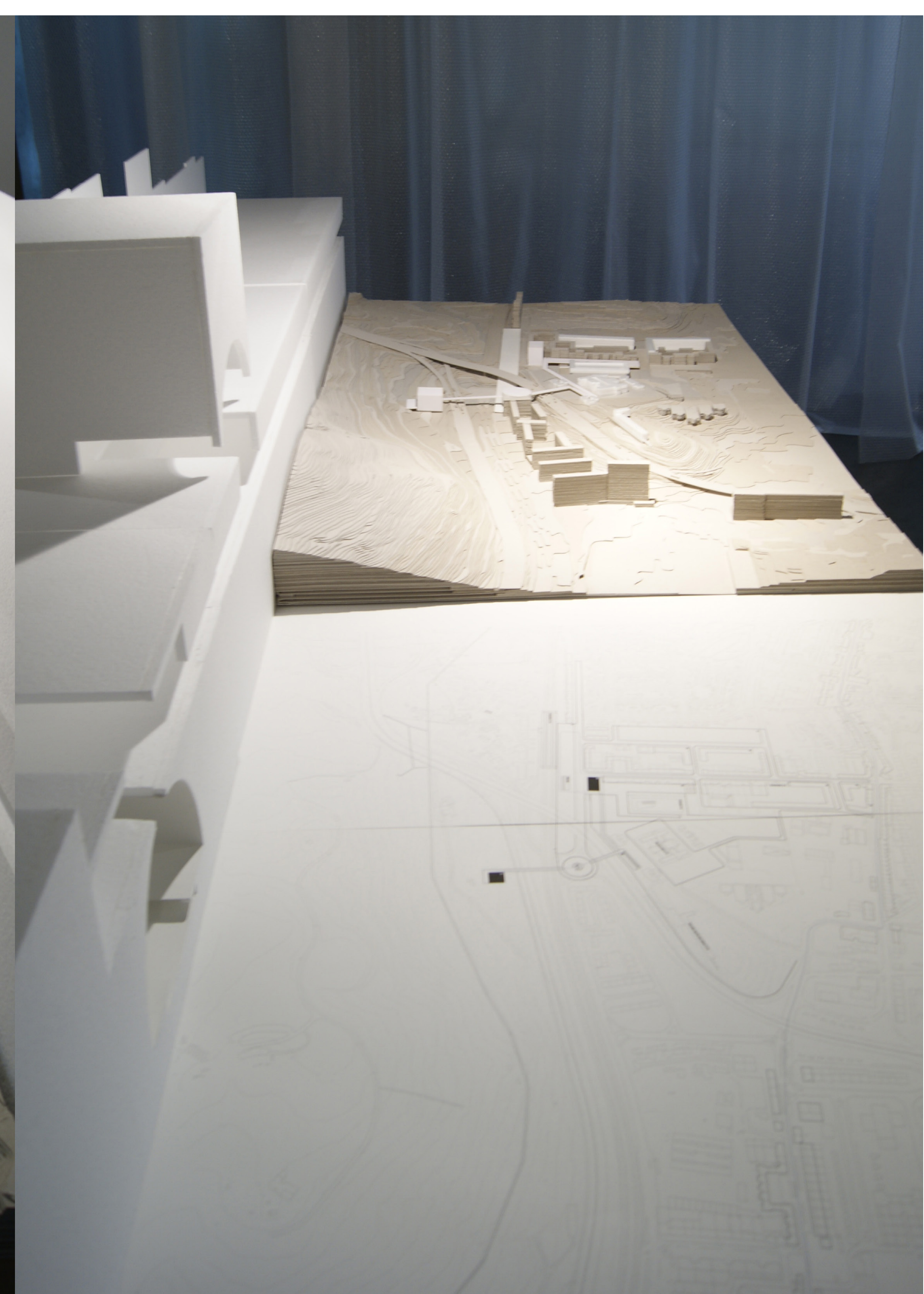


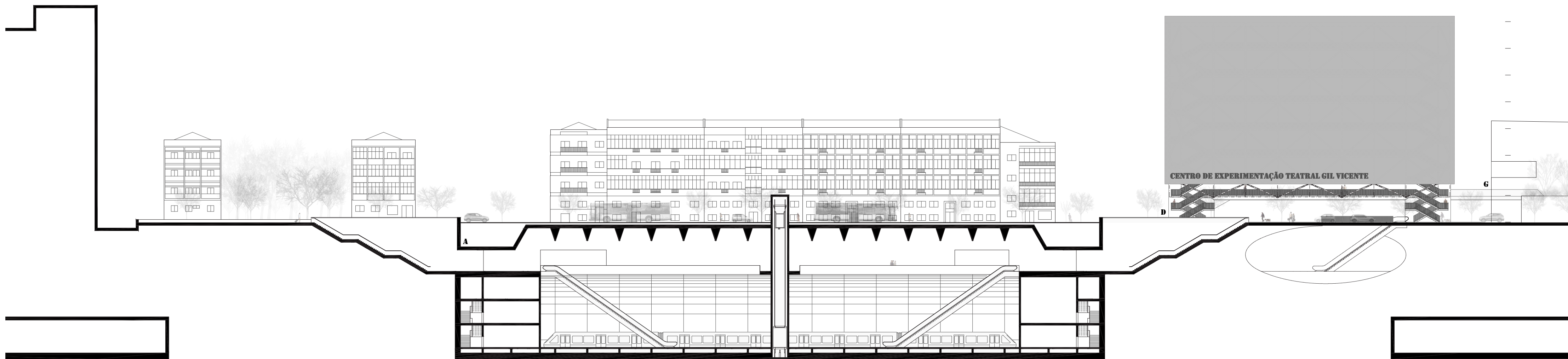
PLANTA DE NÍVEL 62 - MASTER PLAN | 1:2000

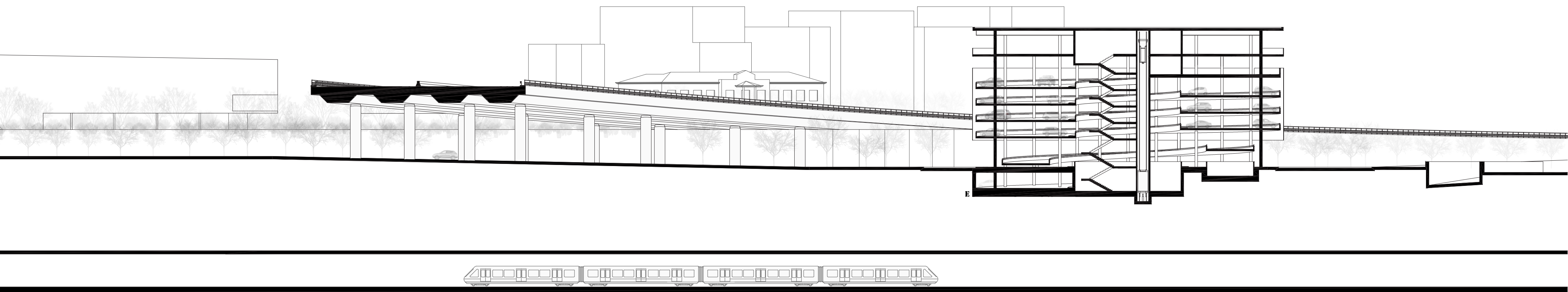
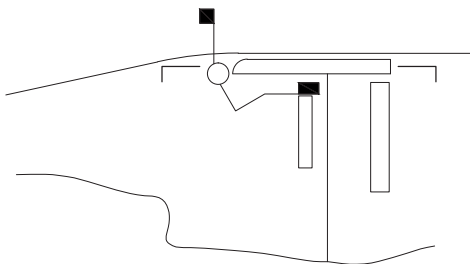




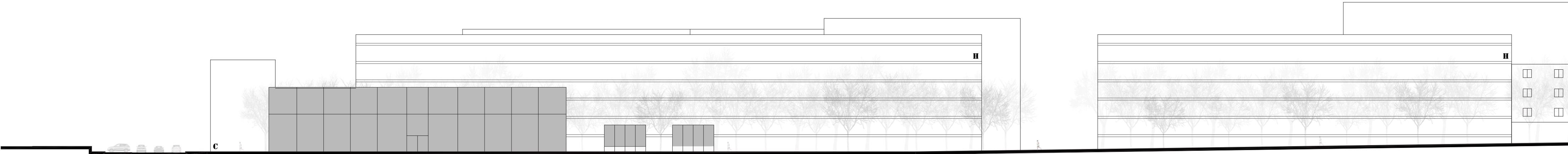


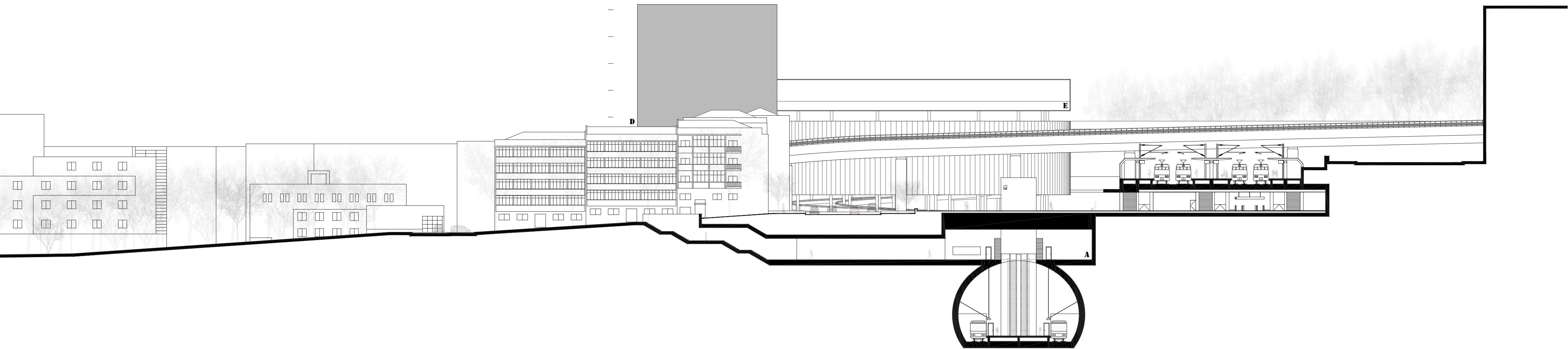
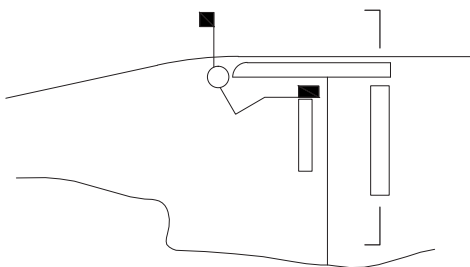




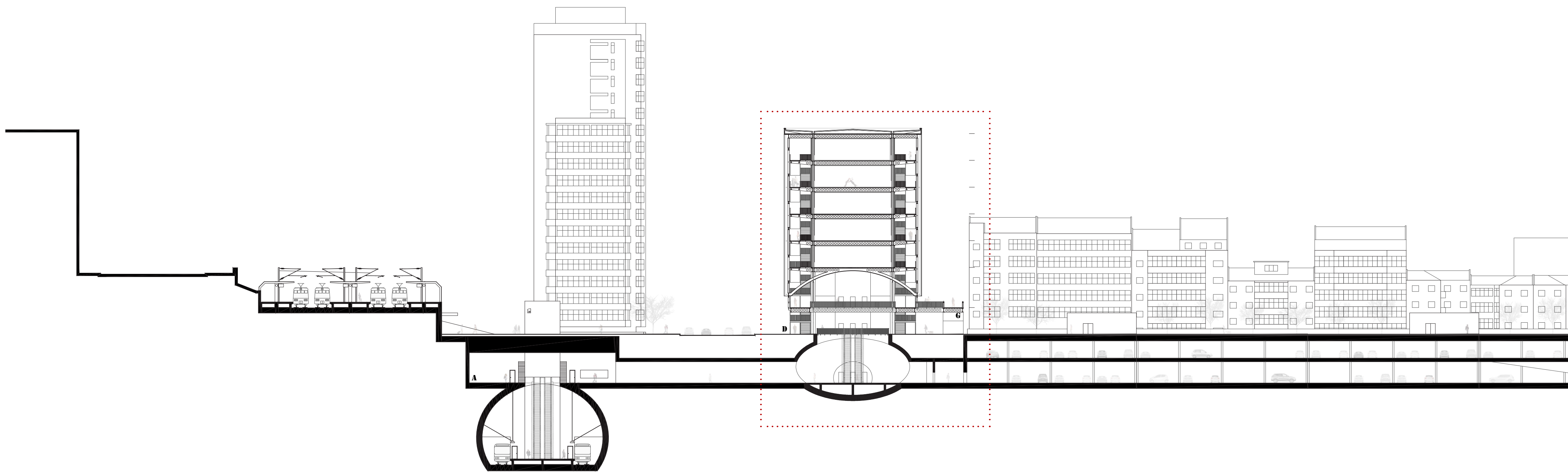


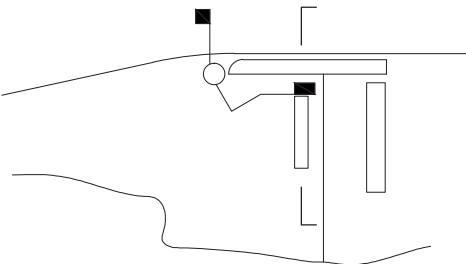
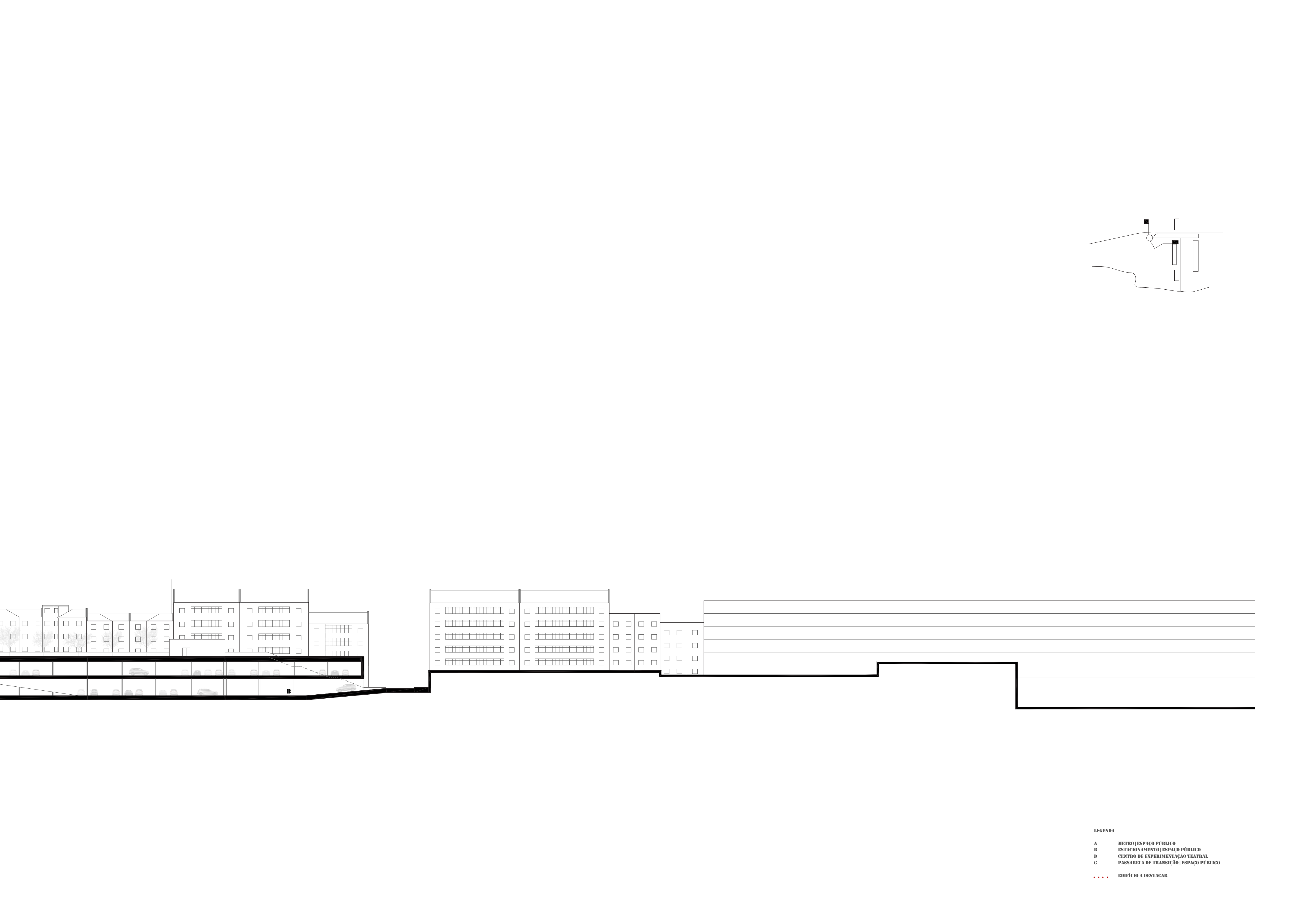
- LEGENDA
- A METRO | ESPAÇO PÚBLICO
 - D CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL
 - E SÍLO AUTOMÓVEL | ACESSOS VIÁRIOS
 - G PASSARELA DE TRANSIÇÃO | ESPAÇO PÚBLICO





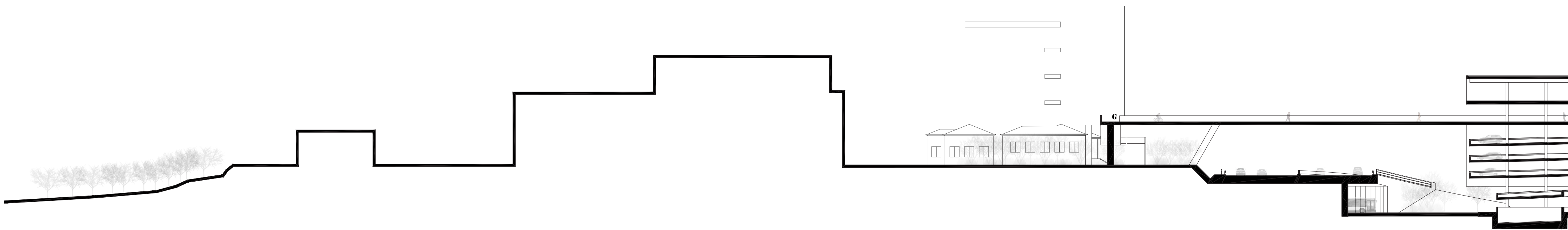
- LEGENDA
- A METRO | ESPAÇO PÚBLICO
 - C ESPAÇO PÚBLICO VERDE
 - D CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL
 - E SILO AUTOMÓVEL | ACESSOS VIÁRIOS
 - H EDIFÍCIOS DE HABITAÇÃO PROPOSTOS

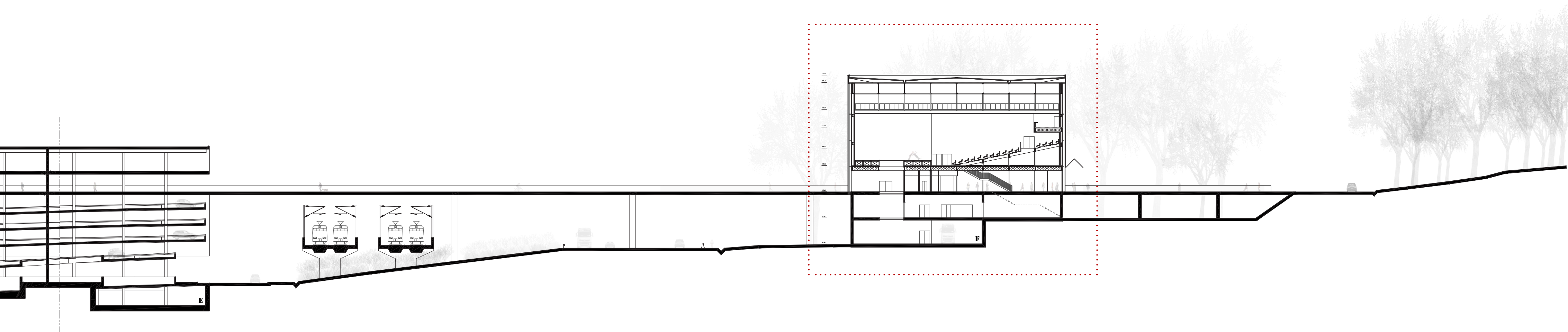
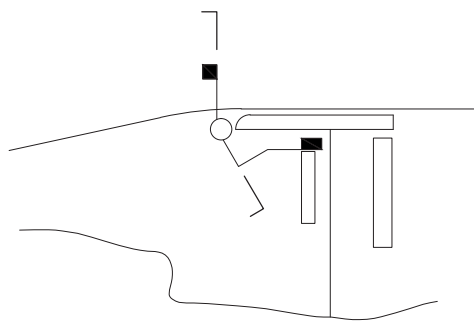




LEGENDA

- A METRO | ESPAÇO PÚBLICO
- B ESTACIONAMENTO | ESPAÇO PÚBLICO
- D CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL
- G PASSARELA DE TRANSIÇÃO | ESPAÇO PÚBLICO
- ... EDIFÍCIO A DESTACAR

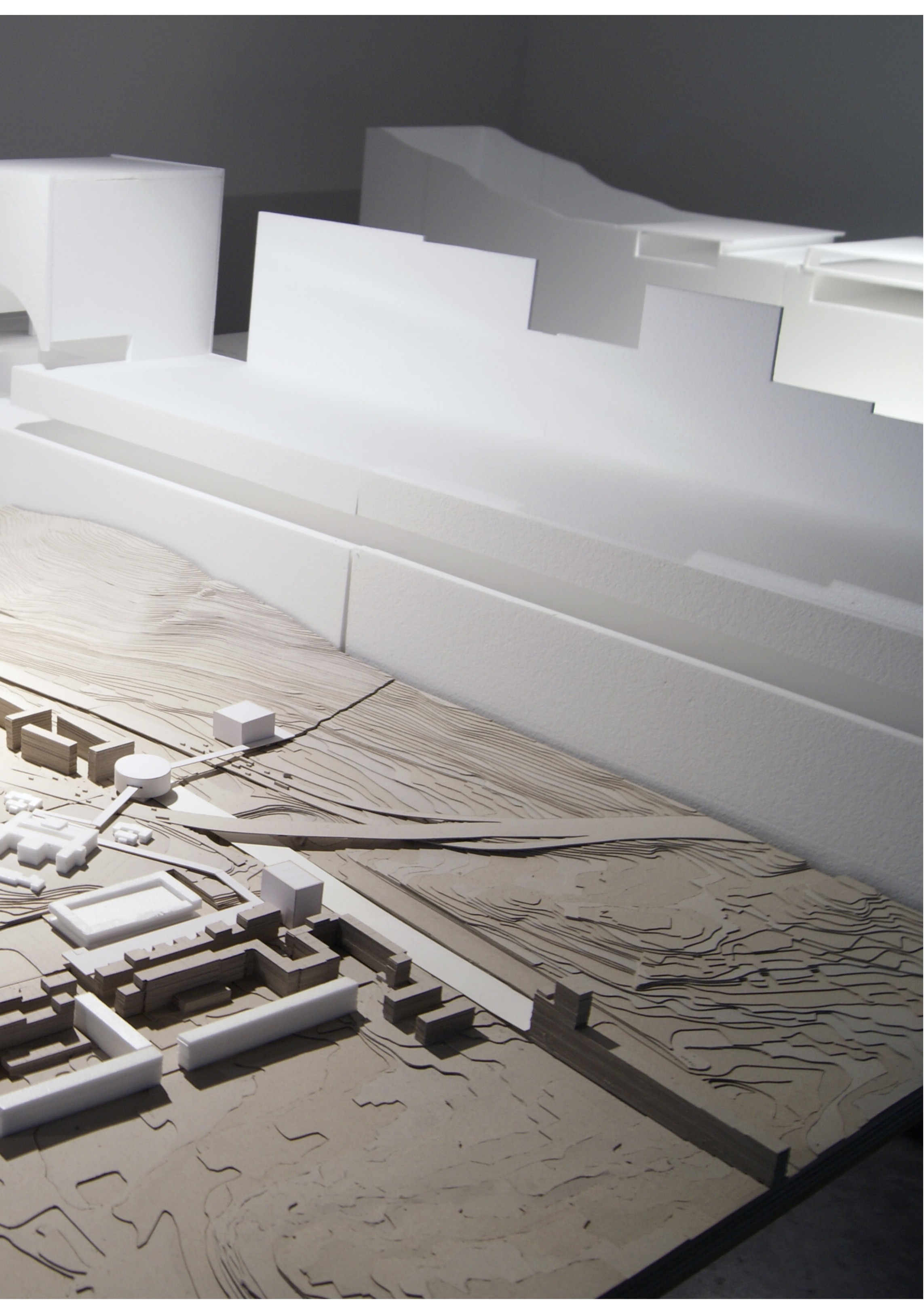




- LEGENDA
- E SILO AUTOMÓVEL | ACESSOS VIÁRIOS
 - F TEATRO GIL VICENTE
 - G PASSARELA DE TRANSIÇÃO | ESPAÇO PÚBLICO
 - EDIFÍCIO A DESTACAR

CONSIDERANDO O SIGNIFICADO DO TERRITÓRIO, OS DADOS EXISTENTES E O PAISAGEM
DO ENTORNO DO LUGAR, O PROJETO DESENVOLVIDO POR ESTE ARQUITETO
FOI UMA TENTATIVA DE RECONSTRUIR O PAISAGEM E RECONSTRUIR O LUGAR
DE ALTA FORMA COMO UM LUGAR VIVO, E COM O LUGAR VIVO, O PROJETO
FOI



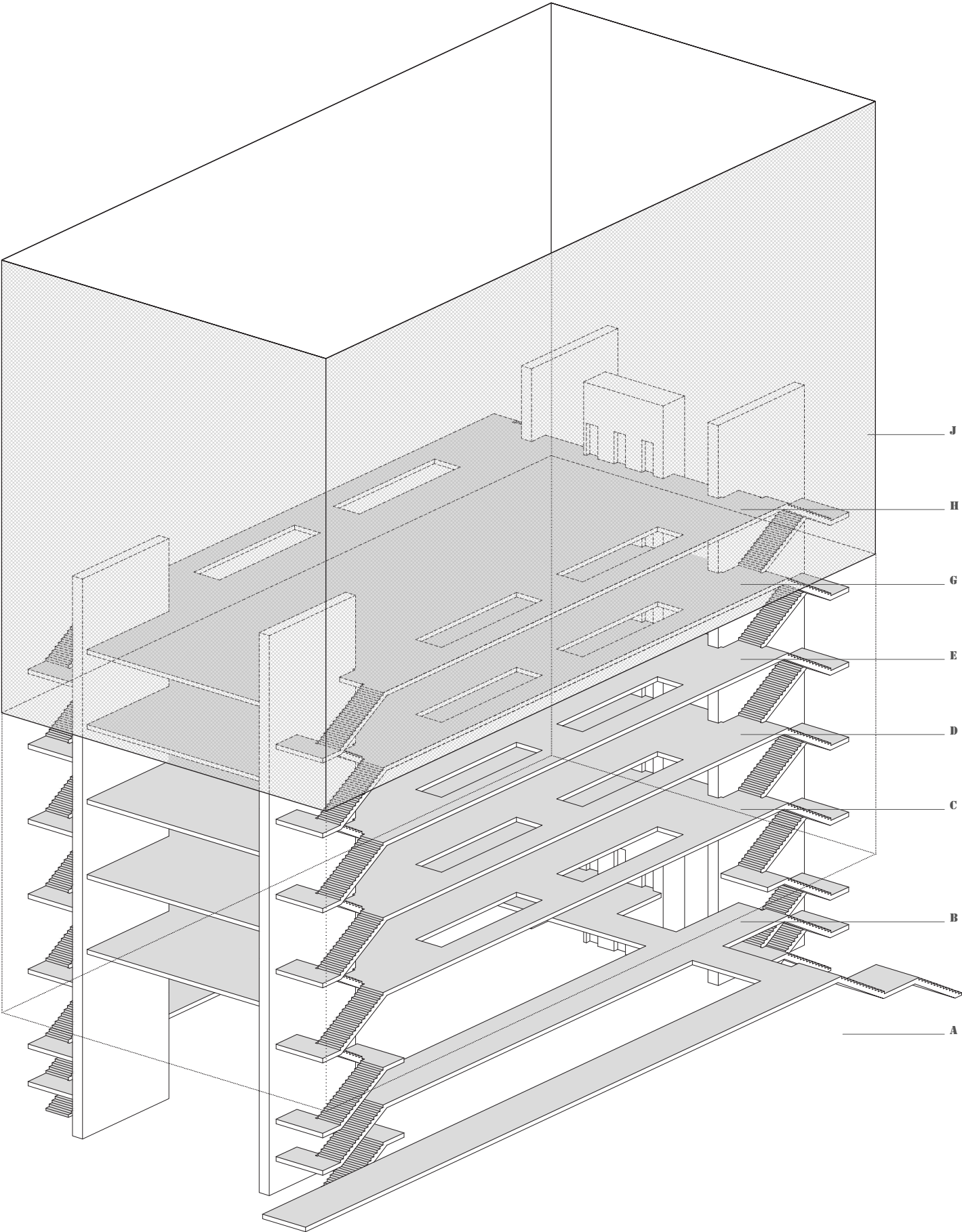












- LEGENDA**
- A** PISO TÉRREO | ACESSO METRO
 - B** MEZANINO
 - C** BAR / CAFETARIA | LOUNGE
 - D** BIBLIOTECA / INVESTIGAÇÃO TEATRAL
 - F** SALAS DE TRABALHO / WORKSHOP
 - G** ZONA DE TRABALHO TEATRAL
 - H** RESTAURANTE
 - J** TELA DE REVESTIMENTO E PROTEÇÃO EXTERIOR

04.LISBOA (DES)CONTINUA
044.TEATRO CONTRA INFRAESTRUTURA
0441.TEATRO GIL VICENTE

Como verificamos os conceitos de teatro e de cidade não são de todo independentes. Tanto na cidade como no teatro, a representação é constante e depende sempre dos utilizadores para poder existir. Poderemos pois dizer que o espaço tem um papel fundamental para a ocorrência de dramatização, quer num, quer noutro. A cidade nesse sentido é aquele que se traduz como o palco da vida quotidiana, e não deixa de ser um importante ponto de reflexão para a construção de ideias.

É sobre este propósito que assenta o conceito para o projeto. Ver refletido uma dinâmica própria de cidade, com todos os seus movimentos, restrições, condicionalismos, relações sociais e comerciais, de transporte e mobilidade constante. A cidade como lugar de partilha, de produção, de festa e ao mesmo tempo da organização e do controlo. Num ambiente frenético do vai vem constante da máquina e do poder que ela detém em realizar as necessidades do dia-a-dia da sociedade. E tal como no teatro, em que se procura satisfazer a necessidade do espectador, a cidade procura saciar os impulsos constantes dos seus habitantes.

Procuramos trazer como programa, algo que se identificasse com este conceito, e o teatro, é nessa medida o equipamento privilegiado. Uma vez que reflete como arte a vida da cidade e representa também a sociedade e aquilo que ela manifesta. Entendeu-se nesse sentido, explorar esse campo e estabelecer como principio a lógica dinâmica da cidade.

Assim, a ideia traduz-se na produção de dois corpos autónomos, mas interligados entre si, sendo: um em contacto direto com a cidade; e outro com o parque de Monsanto. Estes são articulados através de um sistema de passarelas que os une e que potencia a comunicação destes e com o território. Através de escadas, rampas e elevadores, que dão a mecanização necessária à sua utilização, facilitam o contorno dos vários níveis do local. Em cada extremidade da passarela, uma escada inicia e remata, e a meio uma rampa lança-nos sobre as infraestruturas locais até a um ponto intermédio, o Silo automóvel.

Por outro lado, pretendeu-se criar algo que se identificasse também com o lado industrial da coisa, e ao mesmo tempo com a sua utilização. Produzir um edifício cuja relação entre a vida mecânica e a vida urbana pudessem conviver conjuntamente e sem nenhuma se sobrepor à outra. Julga-se por isso ser possível inverter a lógica funcional dos edifícios, que no geral as circulações se fazem pelo miolo, deixando na periferia as salas ou os espaços habitáveis. Aqui, a ideia é inverter essa tradição e procurar no exterior os caminhos de circulação pelo edifício, ficando no interior o programa pretendido. Assim, todo o processo de atravessamento, de circulação, de saídas e entradas aos espaços, fazem-se sempre pelo exterior. Com isto, pretende-se que o edifício ganhe um ritmo e uma dinâmica própria. E que, através de uma série de pisos sobrepostos e de acessos verticais (escadas e elevadores), é possível percorrer o edifício e estabelecer o acesso a cada um dos pisos.

Em relação ao programa, este será distribuído pelos dois corpos, contendo no primeiro

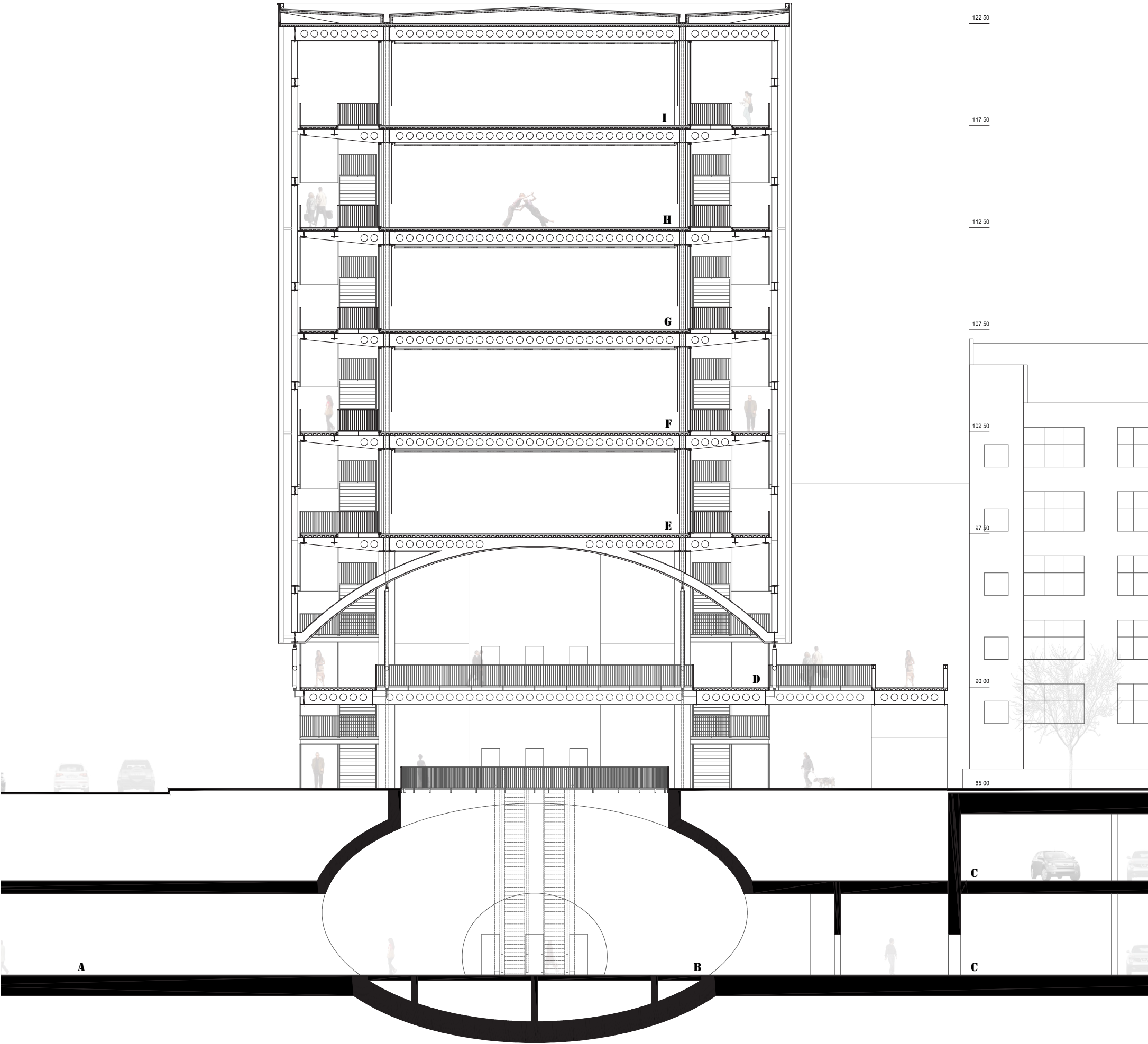
– o que fica em contacto com a cidade – os espaços virados para o lado laboratorial do teatro e, no segundo – o que fica em Monsanto – os espaços de representação e oficinas. Então, ao primeiro, designamos de centro experimental teatral Gil Vicente e, ao outro, apenas teatro Gil Vicente.

O centro de experimentação teatral é assim composto por sete níveis sobrepostos, sendo: no nível 0, o piso térreo, do qual emerge a boca do Metro e dá acessos aos elevadores e às escadas do edifício; o segundo nível, um mezanino que circula por baixo do edifício e permite o acesso à passarela de circulação entre edifícios; um terceiro, que serve de espaço de convívio, lazer, cafetaria e zona lounge; no quarto, uma biblioteca para a investigação; um quinto, equipado com salas para workshops; no sexto, duas salas equipadas para trabalho teatral; e por último, um sétimo, destinado a um restaurante.

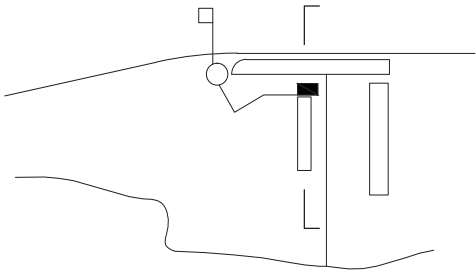
Em relação à sua construção, este é executado por meio de quatro paredes estruturais que iram receber as cargas do esqueleto metálico produzido para suportar todos os pisos. A separação entre exterior e interior é assegurada por um sistema de vãos do tipo fachada cortina, e que, permitiram o atravessamento da luz e do olhar. As circulações exteriores protegeram o interior da exposição direta da luz. A revestir o edifício, prevê-se aplicar uma tela têxtil do tipo Ferrari que funcione como uma pele que reveste o esqueleto (metálico). Esta pretende ser visualmente permeável mas estanque em relação à intempérie. Julga-se que será possível manter uma relação direta entre edifício e espaço público envolvente e, criar assim, um ambiente vivo e dinâmico entre a cidade e o edifício.

O teatro, do qual designaremos de Black Box terá apenas quatro níveis: um primeiro, que servirá de suporte às cargas e descargas a estabelecer no edifício; o segundo será destinado ao trabalho oficial do teatro, contendo uma oficina para a produção de cenários e outra para a iluminação; o terceiro nível diz respeito ao acesso do edifício que se fará pelo lado de Monsanto e, ao hall de distribuição e receção, bem como aos camarins de apoio ao palco; o quarto piso, esse será talvez o principal, ficando aí alojado o grande auditório. Fica previsto também o outro nível de acesso restrito à zona técnica de palco e aos passadiços na cobertura para o controlo da máquina teatral.

Também no que diz respeito à construção, a estrutura deste equipamento será metálica, mas contrariamente ao primeiro, que não fica em contacto direto com o solo, este, terá a base em betão. Prevê-se nesse sentido, executar os dois primeiros níveis em betão armado e os restantes (terceiro, quarto e cobertura) em estrutura metálica. A caixilharia será idêntica ao primeiro, assim como o revestimento a tela têxtil pelo exterior.

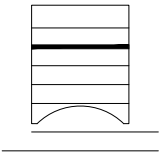
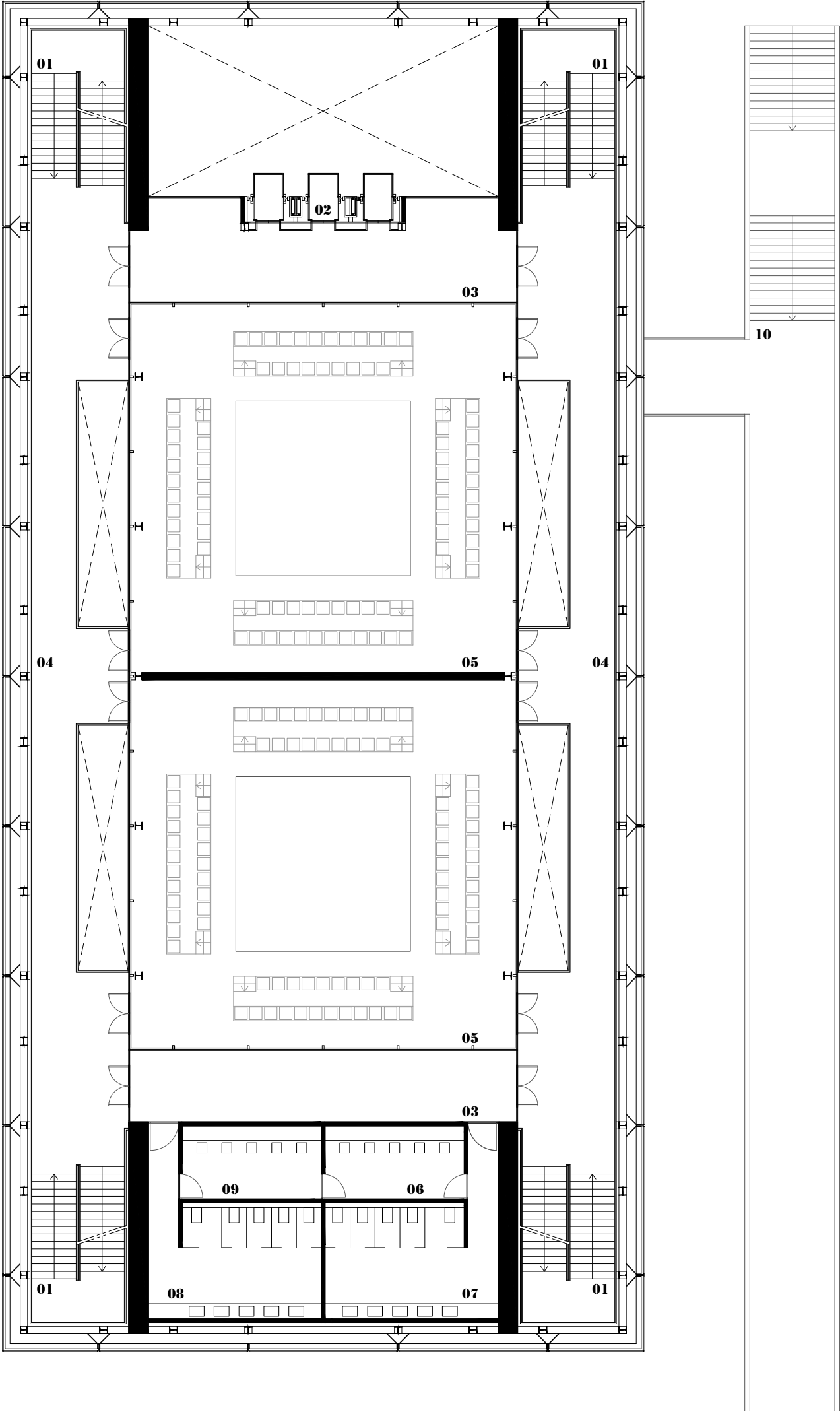


CORTE TRANSVERSAL - CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL GIL VICENTE | 1:200



LEGENDA

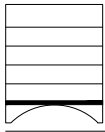
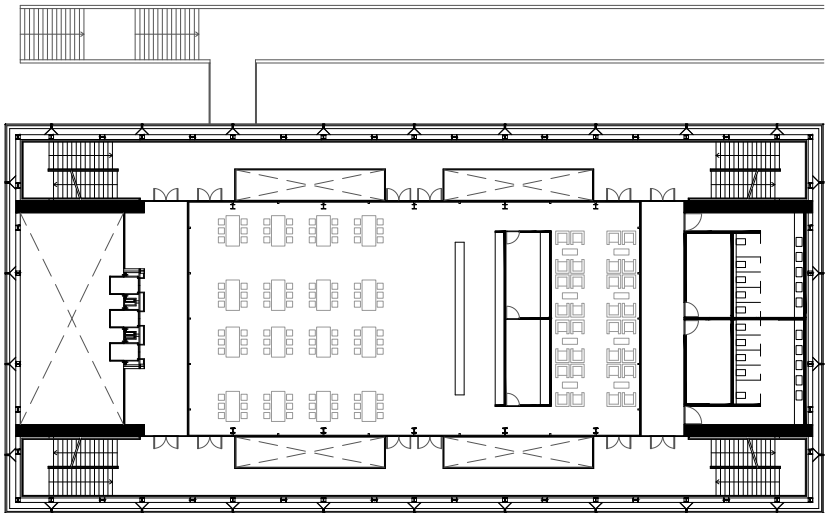
- A ACESSO METRO
- B BOCA DE ENTRADA E SAÍDA METRO
- C PARQUE DE ESTACIONAMENTO
- D MEZANINO
- E BAR / CAFETARIA | LOUNGE
- F BIBLIOTECA / INVESTIGAÇÃO TEATRAL
- G SALAS DE TRABALHO / WORKSHOP
- H ZONA DE TRABALHO TEATRAL
- I ADMINISTRAÇÃO



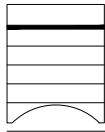
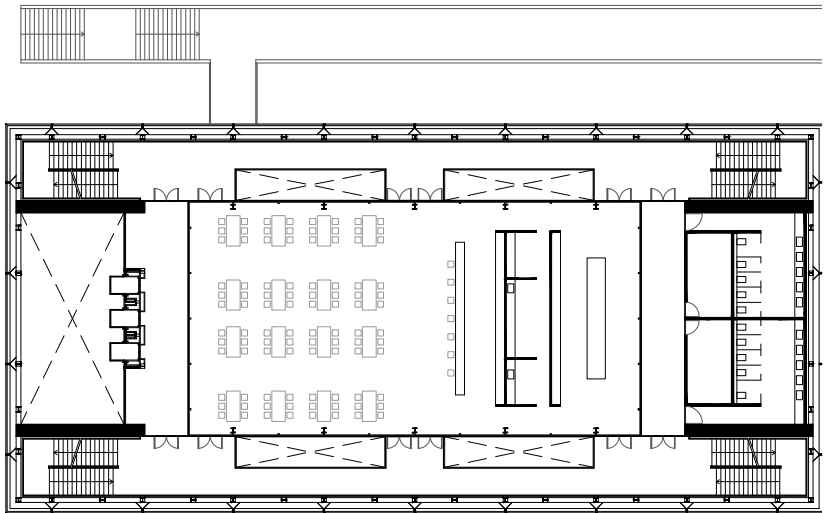
LEGENDA	
01	ACESSOS VERTICAIS (ESCADAS)
02	ACESSOS VERTICAIS (ELEVADORES)
03	CIRCULAÇÃO INTERIOR
04	CIRCULAÇÃO EXTERIOR
05	SALAS DE TRABALHO TEATRAL
06	CAMARIM FEMININO
07	INSTALAÇÃO SANITÁRIA (F)
08	INSTALAÇÃO SANITÁRIA (M)
09	CAMARIM MASCULINO
10	PASSARELA

PLANTA TIPO (COTA 112,5) - CENTRO DE EXPERIMENTAÇÃO TEATRAL GIL VICENTE | 1:200

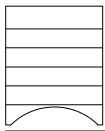
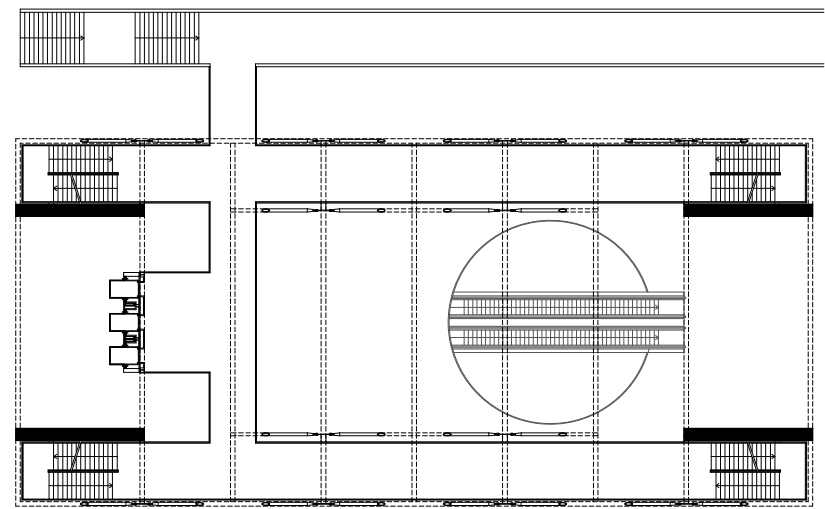




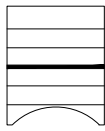
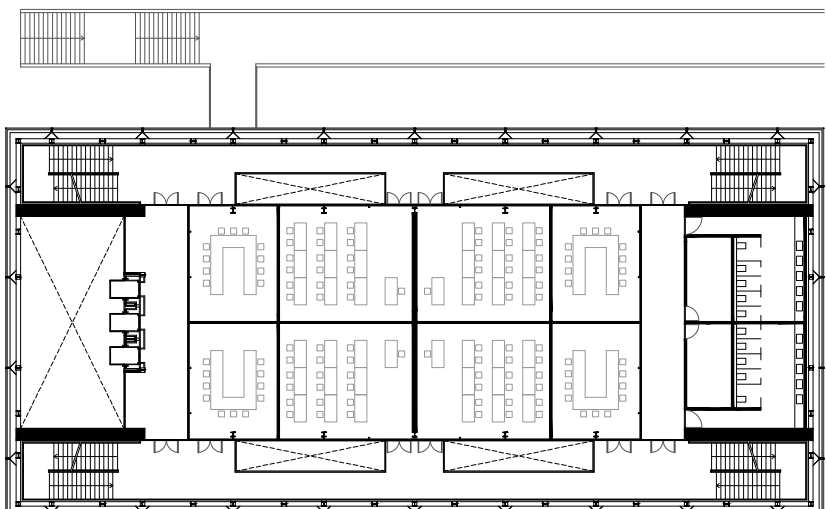
03 PISO 2 - BAR/CAFETARIA (COTA 97,5)



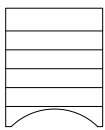
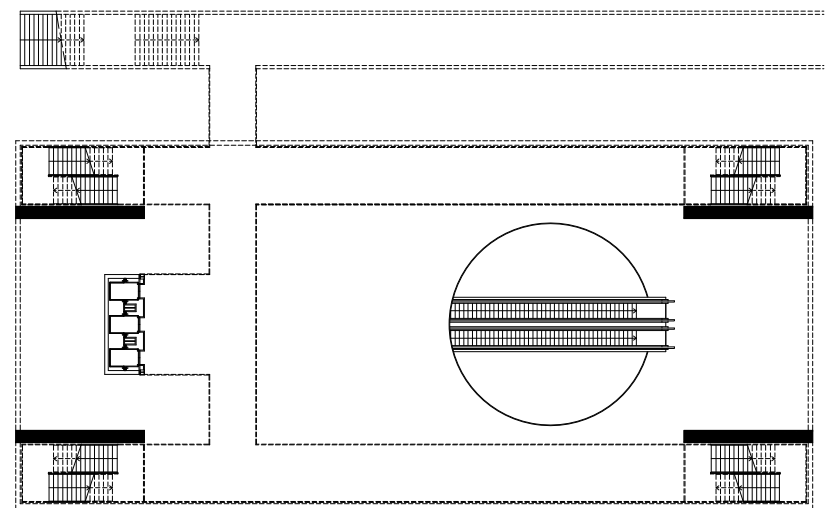
06 PISO 6 - RESTAURANTE (COTA 117,5)



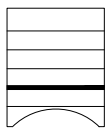
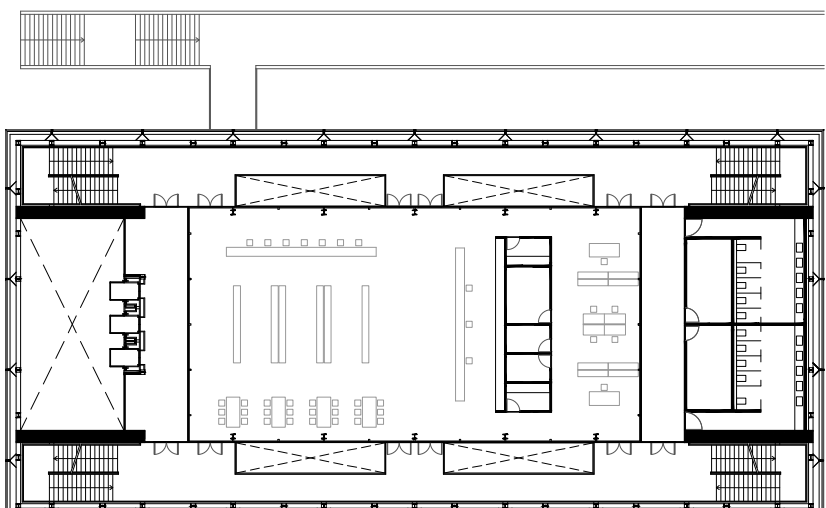
02 MEZANINO - PASSARELA (COTA 90)



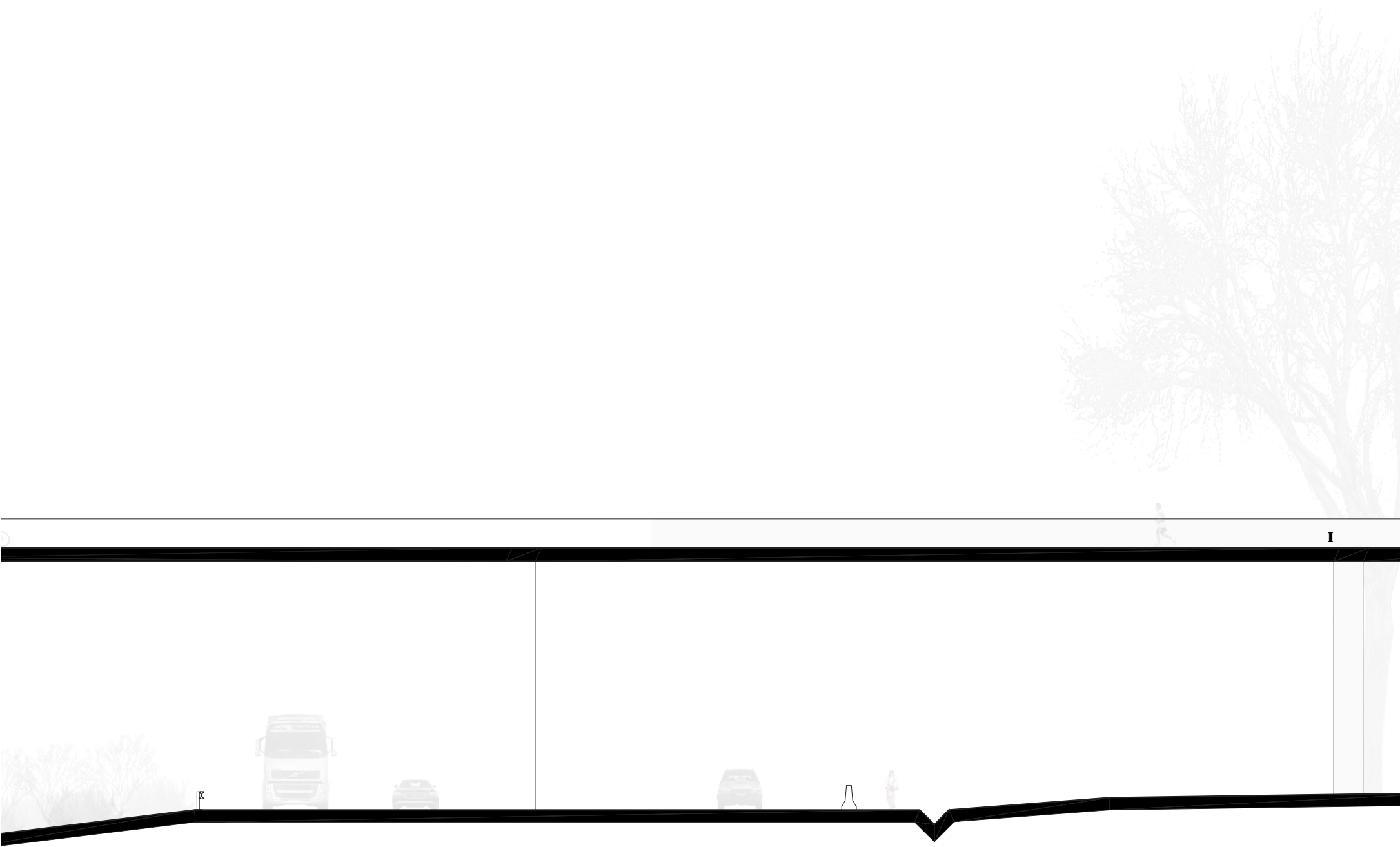
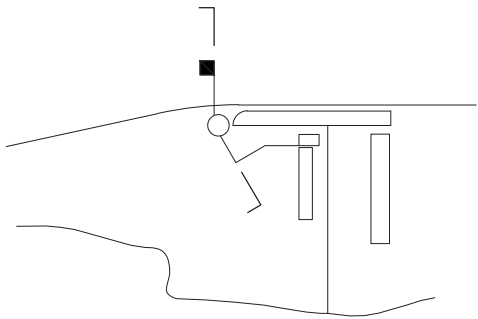
05 PISO 4 - SALAS DE TRABALHO (COTA 107,5)



01 PISO TÉRREO (COTA 85)

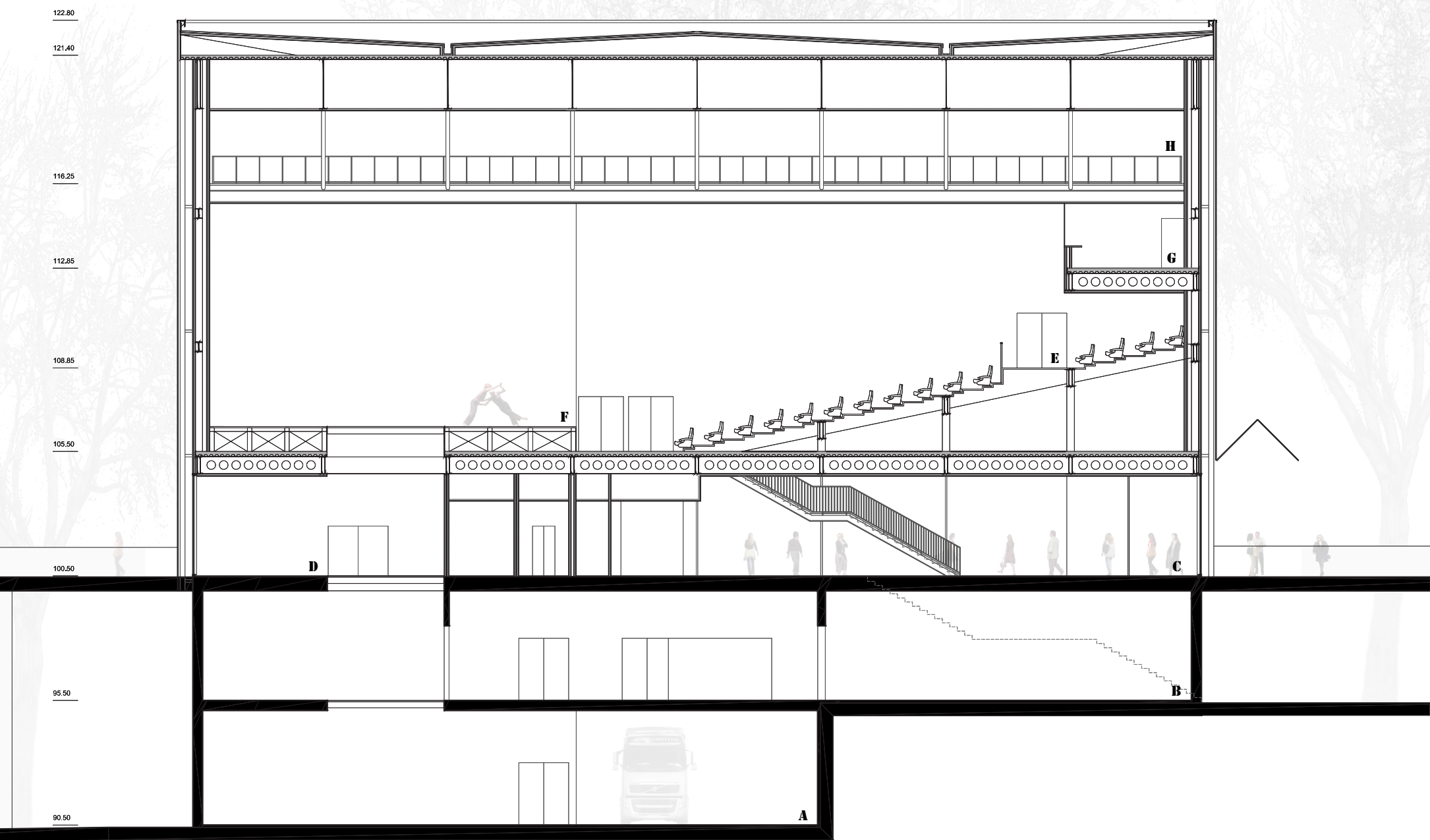


04 PISO 3 - BIBLIOTECA (COTA 102,5)



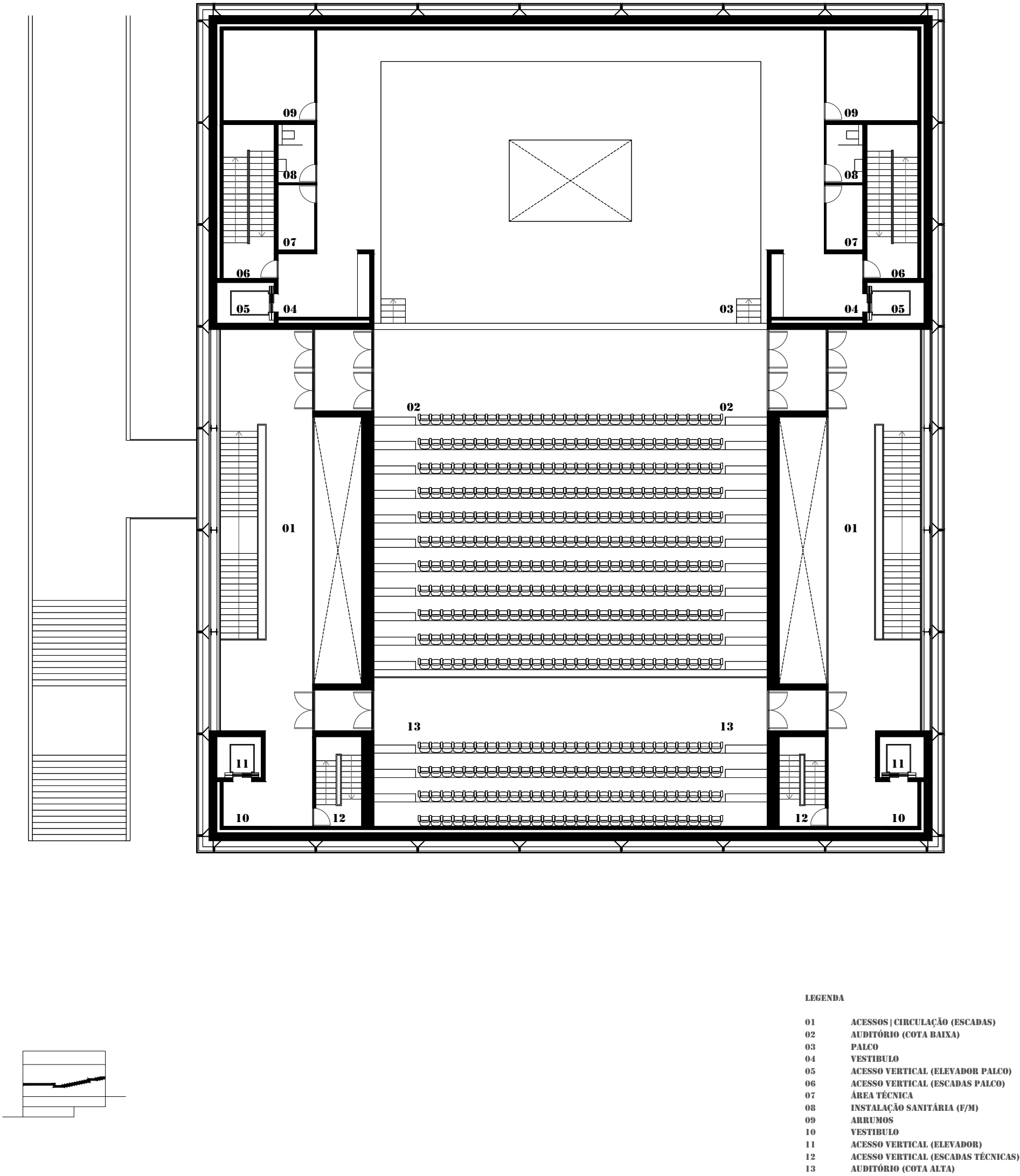
CORTE TRANSVERSAL - TEATRAL GIL VICENTE | 1:200



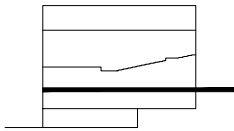


LEGENDA

- A CARGAS E DESCARGAS
- B ESPAÇOS OFICINAIS
- C HALL DE ENTRADA/RECEÇÃO
- D ESPAÇOS DE APOIO (CAMARINS)
- E BLACK-BOX/AUDITÓRIO
- F PALCO
- G CONTROLO TÉCNICO
- H ZONA TÉCNICA
- I PASSARELA

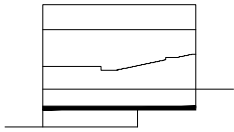
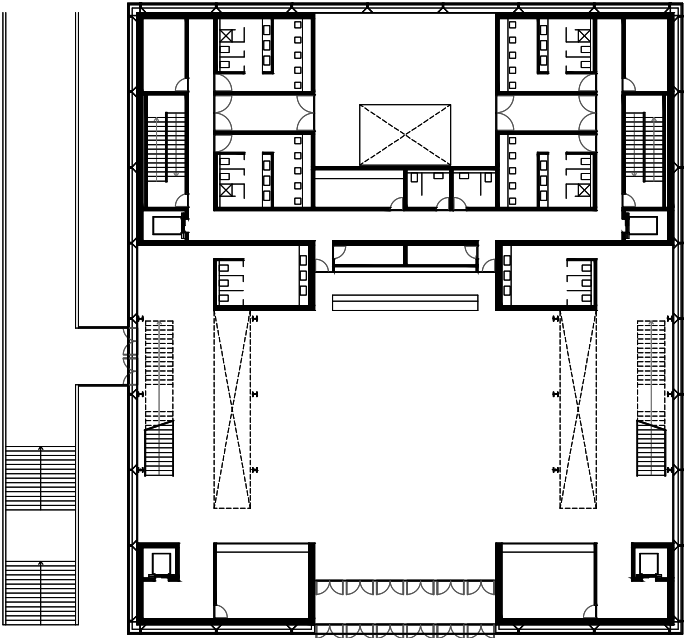


PISO 1 - AUDITÓRIO (COTA 110.0) | TEATRAL GIL VICENTE | 1:200



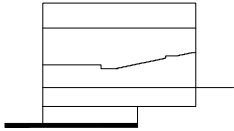
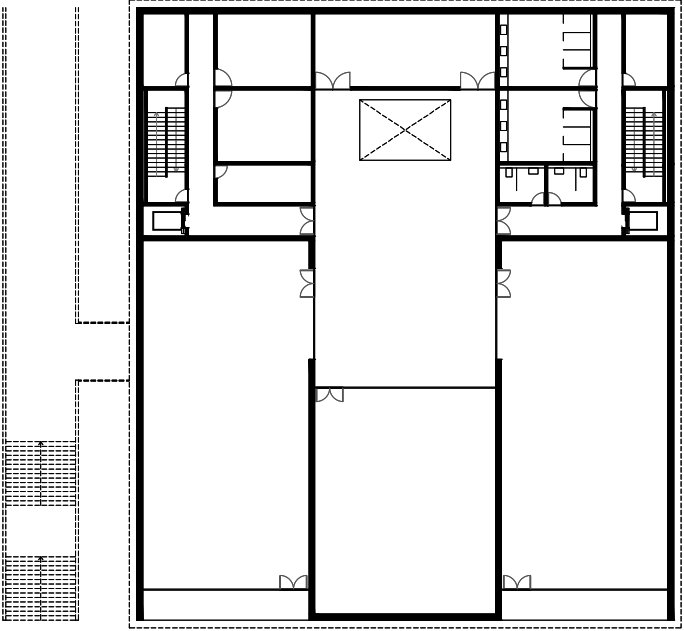
03

PISO 0 HALL DE ENTRADA | ZONA TÉCNICA (COTA 100.5)



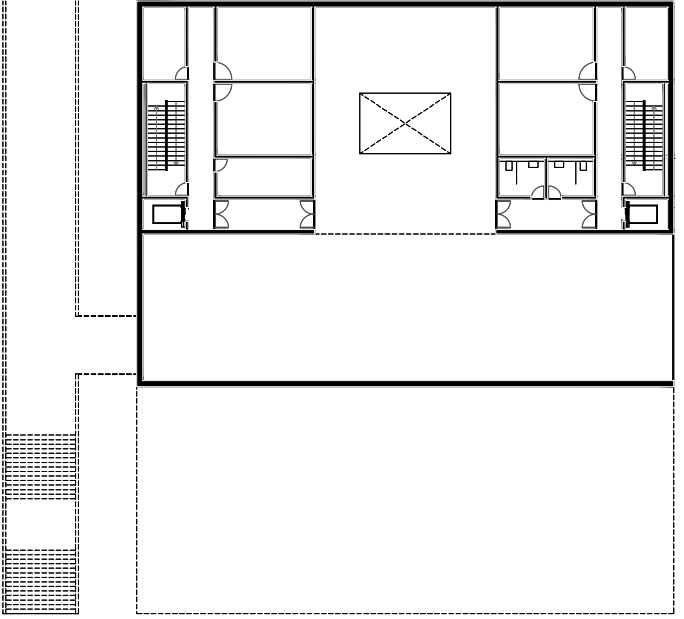
02

PISO -1 ÁREA DE OFICINAS | DEPOSITO (COTA 95.5)



01

PISO -2 ÁREA TÉCNICA | CARGAS E DESCARGAS (COTA 90)



CONCLUSÃO

Tendo-nos debruçado sobre a malha urbana da cidade de Lisboa e procurando compreender o modo como o espaço está organizado especificamente na zona de Monsanto, verificou-se que os conceitos de teatro e de cidade não são dissociáveis. Hoje a cidade é um espaço de intervenção, cujo papel do Homem é importante para a sua vivência ainda que esteja maniatado pela forma como o espaço é articulado e regulado.

A cidade constitui-se assim por movimentos também eles cénicos, tal como acontece no teatro, que ao longo dos anos têm vindo a evoluir. A participação ativa dos sujeitos intervenientes na cidade pode ser equiparada à dos atores em cena. Não estamos apenas numa mera intervenção sobre a calçada, mas num corupio de percursos e movimentos que vão desde os sistemas metropolitanos como por exemplo, as estradas, as autoestradas, as linhas ferroviárias e de metro, até aos sistemas urbanos, como a rua, as praças, os largos, etc...

Conclui-se que pela existência das infraestruturas, existe uma vital manipulação do espaço por estes equipamentos, na vertente em que os “atores” desta condição ficam restringidos pelos próprios. No entanto, o estudo desta matéria revelou-nos que o papel oculto que é atribuído à própria constituição da infraestrutura, também é aqui verificável na cidade.

Numa condição de que a cidade é assim uma ferramenta manipuladora e ao dispor do Homem, somos levados a constatar que a mesma também dispõe sobre este, de um modo geral os mesmos princípios refletidos para a infraestrutura, e nesse sentido considera-se que a cidade é também ela uma infraestrutura.

Partindo deste pressuposto a lógica de que a cidade se comporta como o teatro mantém-se. Porque este também está sujeito a uma máquina que o maniet, e ao mesmo tempo é ele que dá aos atores os moldes e termos em que se podem ajustar na constituição do espaço cénico.

Procurámos refletir e introduzir este tema, uma vez que na perspetiva do papel que a cidade ocupa, Monsanto faz parte de Lisboa, montado sistemicamente sob esta, de forma una e indivisível, não podendo ser encarado como um espaço independente daquela, pois observando a sua relação concluímos que comportam materialidades distintas. Tal leva-nos a concluir que as suas próprias infraestruturas que ali coabitam, independentemente de serem parte da cidade, demonstram que Lisboa e Monsanto nunca estão verdadeiramente desligadas, como aparentemente se observa. Levando-nos a inferir que estão apenas desarticuladas.

Teatro contra infraestrutura foi assim uma reflexão que trouxe uma forma de abordar não só o território nas franjas de Monsanto, mas também na área em específico de Benfica, procurando dramatizar toda a zona, percebendo que as infraestruturas ali são importantes para a caracterização do lugar, mas aplicando na prática uma solução que visa a interação do mundo invisível com o visível.

Com o plano de reestruturação desta malha urbana, concluímos pela necessidade de concretização de um espaço que trouxesse confluência das sinergias que o lugar detém, através da afluência de pessoas, automóveis, transportes públicos e redes metropolitanas, e com isso o reaproveitar do mesmo, devolvendo ao utilizador uma melhor relação entre infraestruturas e espaço público, permitindo desta forma a entrada a Monsanto. A Dramatização da infraestrutura dá-se no estabelecer deste processo, em que o lugar se deixa invadir à prática urbana, transformando-o em palco.





BIBLIOGRAFIA

AMARAL, Kail – **Arquiteto**. Lisboa : Associação dos Arquitetos Portugueses, 1992. 116 p.

AUGÉ, Marc – Há uma tal aceleração da modernidade que já não sabemos em que história estamos. **Expresso**. Lisboa. (23 de julho de 2011). ATUAL, p. 36-38. Entrevista concedida a António Guerreiro.

ASCHER, François – **Novos princípios do urbanismo**. 2ª ed. Lisboa : Livros Horizonte Lda, 2010. 174 p. ISBN 978-972-24-1670-2.

BANHAM, Reyner – **Teoria e projeto na primeira era da máquina**. Trad. A. M. Goldberger Coelho. 2ª ed. São Paulo : Editora Perspectiva, 1979. Tít. orig.: **Theory and Design in the First Machine age**. 515 p.

BANHAM, Reyner – **Los Angeles: a arquitetura de quatro ecologias**. Trad. Marcelo Brandão Cipolla. São Paulo : Editora WMF Martins Fontes Lda, 2013. 213 p. Tít. orig.: **Los Angeles: The architecture of four ecologies**. ISBN 978-85-7827-643-0

BANHAM, Reyner – Cuatro artículos sobre Los Angeles. **Lo Ordinário**. In WALTER, Enrique. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2010. P. 11-36. ISBN 978-84-252-2330-3.

BENÉVOLO, Leonardo – **A cidade e o arquitecto**. Trad. Rui Eduardo Santana Brito. Lisboa : Edições 70, 2011. 146 p. Tít. orig.: **La città e l'architetto**. ISBN 978-972-44-1332-7.

BENJAMIN, Walter – **A modernidade**. Trad. João Barreto. Lisboa : Assírio & Alvim, 2006. 525 p. Tít. orig.: *Gesammelte Schriften*. ISBN 972-37-1164-8

BENJAMIN, Walter – O Narrador. In **Sobre Arte, Técnica, Linguagem e Política**. Trad. Maria Luz Moita; Maria Amélia Cruz; Manuel Alberto. Lisboa : Relógio D' Água Editores, 2012. Tít. orig.: **Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit**. ISBN 978-989-641-270-8. P. 27-50

BERGDOLL, Barry – **European Architecture 1750-1890**. Oxford : University Press, 2000. ISBN 978-0-19-284222-0.

BRANDÃO, Pedro – **Política de cidades: A identidade dos lugares e a sua representação colectiva** [Em Linha] Lisboa : DGOTDU, 2008, atual. 22 Set. 2014. [Consult. 25 Jul. 2014] Disponível em WWW: http://politicadecidades.dgotdu.pt/docs_ref/Documents/Forms/AllItems.aspx

BRANDÃO, Pedro – **O sentido da cidade: Ensaios sobre o mito da imagem como arquitectura**. Lisboa : Livros Horizonte, 2011. 293 p. ISBN 978-972-24-1704-4

BRANZI, Andrea – A cidade, a linha de montagem de questões sociais, ideologia e teoria da metrópole. **Casabella**. Milão. (1970)

COLQUHOUN, Alan – **Modernidade e tradição clássica: ensaios sobre arquitectura 1980-87**. Trad. Christiane Brito. São Paulo : Cosac & Naify, 2004. 253 p. Tít. orig.: **Modernity and the classical tradition**. ISBN 85-7503-278-X

DEBORD, Guy – **A sociedade do espectáculo**. Trad. Francisco Alves; Afonso Monteiro. 2ª ed. Lisboa : Antígona, 2010. 137 p. ISBN 972-716-002-6

DOMINGOS, Álvaro – Paisagem e identidade: à beira de um ataque de nervos. In COSTA, Pedro Campos; LOURO, Nuno. **Duas Linhas**. [s.i.] : Edição de Autores, 2009, pp.22-55.

GÓMEZ DE BLAS, Felisa – **El teatro como espacio**. Barcelona : Fundación Caja de Arquitectos, 2009. 268 p. ISBN 978-84-936693-4-8.

HILBERSEIMER, Ludwig – **La arquitectura de la gran ciudad**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1999. 104 p. ISBN 84-252-1798-9.

JACOBS, Jane – **Morte e vida de grandes cidades**. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. 3ª ed. São Paulo : Wmf Martins Fontes, 2011. 510 p. Tít. orig.: **The Dead and life of great American Cities**. ISBN 978-85-7827-421-4.

KOOLHAAS, Rem – **Nova York Delirante**. Trad. Flavio Coddou. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2008. 365 p. Tít. orig.: Delirious New York. ISBN 978-84-252-2371-6.

LEFEBVRE, Henri – **O direito à cidade**. Trad. Rui Lopo. Lisboa : Letra Livre, 2012. 142 p. Tít. orig.: **Le Droit à la ville**. ISBN 978-989-8268-15-0.

LEFEBVRE, Henri – **La production le l’espace**. 4ª ed. Paris : Éditions Anthropos, 2000. 485 p. ISBN 2717839542.

LE CORBUSIER – **Por uma Arquitetura**. Trad. Ubirajara Rebouças. 6ª ed. São Paulo : Perspectiva, 2006. 213 p. Tít. orig.: **Vers une architecture**. ISBN 85-273-0142-3.

LYNCH, Kevin – **A imagem da cidade**. Trad. Maria Cristina Tavares Afonso. Lisboa : Edições 70, 2011. 195 p. Tít. orig.: **The image of the city**. ISBN 972-44-0379-3.

MALDONADO, Tomás – **Design Industrial**. Lisboa : Edições 70, 2009. 127 p. ISBN 978-972-44-1331-0.

MARINETE – **Manifesto futurista**. Le Fígaro. 20 Fevereiro 1909.

MARX, Karl – Máquinas e grande indústria. In **O Capital**. Trad. J. Teixeira Martins e Vital Moreira. Coimbra : Centelha - Promoção do Livro, 1974.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich – **O Manifesto Comunista**. Lisboa : Padrões Culturais Editora, 2008. 63 p. ISBN 978-989-8160-00-3.

MONTANER, Josep Maria – **Sistemas arquitetónicos contemporâneos**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2009. 224 p. ISBN 978-84-252-2356-3.

PADRE PROENÇA, Álvaro – **Benfica através dos tempos**. Lisboa : União Gráfica, 1964. 523 p.

PEVSNER, Nikolaus – **Os pioneiros do design moderno**: de William Morris a Walter Gropius. Trad. João Paulo Monteiro. 3ª ed. São Paulo : Martins Fontes, 2002. 240 p. Tít. orig.: **Pioneers of Modern Design – From William Morris to Walter Gropius**. ISBN 8533616104

PESSOA, Fernando – **Ode Marítima: Poema de Álvaro de campos, 1915**. Lisboa : Relógio D’ Água Editores, 2013. 90 p. ISBN 978-989-641-372-9.

PORTAS, Nuno. **A cidade como arquitetura**. 4ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2011. 212 p. ISBN 978-972-24-1463-0.

ROSSI, Aldo – **A Arquitetura da Cidade**. Trad. Eduardo Brandão. 2ª ed. São Paulo : Martins Fontes, 2001. 309 p. Tít. orig.: **L’ architettura della città**. ISBN 85-336-1401-2

SIMMEL, Georg – A Metropole e a vida mental. In Velho, Otávio Guilherme - **O Fenómeno Urbano**. Trad. Sérgio Marques dos Reis. 2ª ed. Rio Janeiro : Zahar Editores, 1973. pp. 11-25. Tít. org.: **The Metropolis and Mental Life**.

VENTURI, Robert – **Complejidad y Contradicción en la Arquitectura**. Trad. Antón Aguirregoitia Arechavaleta e Eduardo de Felipe Alonso. 2ª ed. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2008. 234 p. Tít.org.: **Complexity and Contradiction in Architecture**. ISBN 978-84-252-1602-2.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven – **Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica**. Trad. Justo G. Beramendi. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2011. 228 p. Tít.org.: **Learning from Las Vegas: the forgotten symbolism of architectural form**. ISBN 978-84-252-1749-4.

VITRÚVIO – Capítulo X. In **Tratado de Arquitetura**. Trad. M. Justino Maciel. Lisboa: IST Press, 2006. P. 383-384. ISBN 972-8469-43-8.